



Detaljplan för del av Ängelholm 3:49 m.fl., Stationsområdet, Ängelholm, Ängelholms kommun

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

ANTAGANDEHANDLING

SAMRÅDET

Samrådet redovisas i en samrådsredogörelse daterad 8 november 2021.

Under samrådet inkom i huvudsak synpunkter som berörde:

- Översvämningsrisk
- Markföroreningar
- Risk för människors liv och hälsa kopplat till Järnvägen som farligt-godsled.
- Järnvägsgatans nya sträckning genom stationsområdet

Efter samrådet kompletterades planhandlingarna vad gäller:

- Planområdet har minskats ner.
- Inom området för ny bussangöring ändras användningen från kvartersmark T₁ - Busstation till allmän platsmark TORG₁ - Busstorg.
- De delar av planområdet i öster som omfattas av järnvägsmark regleras med användningen T₁ - Järnväg. Syftet är att bekräfta gällande järnvägsplan.
- En ny bestämmelse fördröjning₁ - Fördröjningsmagasin för dagvatten med en volym av minst 225 kubikmeter ska finnas. Bestämmelsen gäller totalt för alla fördröjning₁ - områden tillsammans.
- En ny bestämmelse översvämningsyta₁ – Översvämningsyta för fördröjning av skyfallsvatten om minst 210 kubikmeter ska finnas.
- En ny bestämmelse - Strandskydd är upphävt.

HUR GRANSKNINGEN HAR BEDRIVITS

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt på granskning 10 november till och med 6 december 2021. Förslaget har hållits tillgängligt på www.engelholm.se samt i stadshuset. Granskningen kungjordes i Nordvästra Skånes Tidningar 10 november 2021.

INKOMNA YTTRANDE UNDER GRANSKNINGEN

Yttranden utan erinran eller med tillstyrkan har inkommit från:

- Tele2, 2021-11-10
- E.ON Energidistribution AB, 2021-11-11
- Räddningstjänsten Skåne Nordväst, 2021-11-16
- AB Ängelholmshem, 2021-11-25
- Lantmäteriet, 2021-11-25
- Öresundskraft, 2021-11-30

Yttranden med synpunkter eller frågor har inkommit från:

- Bjärekraft, 2021-11-11
- Boende på Allmogegatan 71, 2021-11-25
- KAN Allservice AB, 2021-11-28
- Nordvästra Skånes Renhållnings (NSR), 2021-12-03
- Boende på Sockerbruksgatan 13 C, 2021-12-03
- Boende på Allmogegatan 71, 2021-12-03
- Boende på Östra Kyrkogatan 4, 2021-12-03
- Boende på Norra Sockerbruksgatan 3 C, 2021-12-03
- Boende på Sockerbruksgatan 10 A, 2021-12-03
- Boende på Norra Sockerbruksgatan 3 C, 2021-12-03
- Boende på Sockerbruksgatan 9 A, 2021-12-03
- Boende på Sockerbruksgatan 13 B, 2021-12-03,
- Boende på Sockerbruksgatan 11 C, 2021-12-03
- Boende på Sockerbruksgatan 13 C, 2021-12-03
- Boende på Sockerbruksgatan 13, 2021-12-03
- Boende på Sockerbruksgatan 13 C, 2021-12-03
- Boende på Sockerbruksgatan 13 B, 2021-12-03
- Boende på Sockerbruksgatan 13 B, 2021-12-03
- Boende på Sockerbruksgatan 13, 2021-12-03
- Boende på Sockerbruksgatan 13 A, 2021-12-03
- Boende på Staffligatan 3, 2021-12-03
- Boende i Munka Ljungby, 2021-12-03
- Boende i Bara, 2021-12-03
- Ge Hand, 2021-12-04
- Ängelholms vandrarhem, 2021-12-06
- Trafikverket, 2021-12-06
- Fastighetsägare till Banmästaren 1, 2021-12-06
- Boende på Sockerbruksgatan 13 A, 2021-12-06
- Boende på Västra promenaden 2, 2021-12-06
- Boende på Sockerbruksgatan 13 C, 2021-12-06
- Boende på Ängvägen 8, 2021-12-06
- Boende på Thulingatan 1 C, 2021-12-06
- Boende i Helsingborg, 2021-12-06
- Boende i Höör, 2021-12-06
- Boende i Lund, 2021-12-06
- Boende i Halmstad, 2021-12-06

- Boende i Råå, 2021-12-06

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

- Länsstyrelsen, 2021-12-08

Avstår från att yttra sig:

- Region Skåne , 2021-12-02

Sent inkomna yttrande har inkommit från:

- Boende på Sockerbruksgatan 13 , 2021-12-13

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

MYNDIGHETER

Länsstyrelsen, 2021-12-09

Redogörelse för ärendet

Syftet med planförslaget är att möjliggöra byggnation av nytt busstorg för region- och stadsbusstrafik söder om stationshuset samt ombyggnation av Järnväggsgatan. Syftet är också att möjliggöra för en ny gång- och cykelväg i anslutning till Järnvägstunneln samt en ny stadsdelspark i Stationsområdet. Planförslaget har tagits fram utifrån intentionerna i gällande planprogram för området (*Planprogram för Ängelholm 3:136 m.fl. Stationsområdet, 2017*) och är beläget i Stationsområdet, i direkt anslutning till Ängelholms centralstation, längs med järnvägsspåret. Den nuvarande markanvändningen är främst gata, cykel- och bilparkering och gång- och cykelväg. Planområdet är 1,3 hektar stort och detaljplanelagt sedan tidigare. Planområdet omfattas av flera detaljplaner där markområdet framförallt regleras inom järnväg, industri, trafik och park.

För området gäller *Översiktsplan 2035* för Ängelholms kommun (antagen 2017). Enligt översiktsplanen är området utpekad som *nytt större bostadsområde*, stationen som en *regional nod/ stationsnod* och busstationen som *bytesnod för regionbuss*. Kommunen gör bedömningen att planförslaget är förenligt med översiktsplanen. Utifrån Länsstyrelsens granskningsyttrande för översiktsplanen samt yttrandet för programsamrådet framgår det att flertalet frågor kvarstår inför kommande planläggning, exempelvis förorenad mark samt risker kopplade till farligt gods och risk för översvämning.

Kommunen tar fram planförslaget med utökat förfarande och gör bedömningen att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. MB. Planförslaget har varit på samråd mellan den 22 april – 22 maj år 2020. I samrådsskedet yttrade sig Länsstyrelsen angående riksintresse kommunikation, risk för översvämning/miljö kvalitetsnormer för vatten, strandskydd samt hälsa och säkerhet kopplat till markföroreningar. Sedan samrådsskedet har planområdet minskats och planförslaget har bytt namn och nya planbestämmelser har tillkommit.

Länsstyrelsens formella synpunkter

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

Riksintresse Kommunikationer 3kap. 8 § MB

Västkustbanans spårområde ligger vid planområdets västra gräns och 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. Länsstyrelsen poängterar att förändrad markanvändning i närheten av järnvägen inte får påverka själva järnvägsanläggningen eller leda till inskränkningar i förutsättningarna för att trafikera riksintresset.

Om området i närheten av järnvägen utformas felaktigt kan det leda till begränsningar i person- eller godstrafiken och med hänvisning till järnvägens förutsättningar kan det i värsta fall leda till påverkan på järnvägstrafiken i ett betydande geografiskt område. Länsstyrelsen menar att nya anläggningar i närheten av järnvägen kan ha påverkan på järnvägsanläggningen och järnvägstrafiken och därför ska utformning av nya anläggningar säkerställas med Trafikverket, exempelvis föreslagna fördröjningsmagasin.

Kommentar: Utformning av fördröjningsmagasin har stämts av med Trafikverket och justeringar har genomförts för att säkerställa att dessa inte ska påverka riksintresset för järnväg. Bland annat har egenskapsområde för fördröjning inom användning T₁ – Busstorg justerats till en yta som ligger med ett avstånd på 20 meter från spårmittpunkt från närmaste spårmittpunkt. Området för busstorg har även reglerats vad gäller avstånd mellan järnväg, köryta, parkering och bebyggelse.

Risk för översvämning

Länsstyrelsen utläser av planhandlingarna att flertalet nya utredningar har upprättats sedan samrådet kopplat till dagvatten och risk för översvämning. Trots risk för översvämning gör kommunen bedömningen att platsen är lämplig för utbyggnad av allmän platsmark och samhällsviktig verksamhet i form av busstorg. Kommunen bedömer att de konsekvenser som uppstår till följd av översvämning inom planområdet är acceptabla. Kommunen menar bland annat att planområdet går att nå norrifrån vid en översvämningssituation och att busstrafiken då kan upprätthållas på annan plats. Vidare bedömer kommunen att de riskkostnaderna som är förenade med skador på infrastrukturen är låga och att det därför inte är samhällsekonomiskt lönsamt att anlägga översvämningsskydd mot Rönne å.

Planförslaget redovisar att planområdet översvämmas vid beräknat högsta flöde. Enligt Boverkets tillsynsvägledning bör samhällsviktig verksamhet alltid lokaliseras till områden som är belägna på en nivå över beräknat högsta flöde i vattendrag. Länsstyrelsen noterar att kommunen har gjort en bedömning av konsekvenser av en översvämning vid beräknat högsta flöde samt att planområdet inte översvämmas vid en återkomsttid med en sannolikhet på cirka 1/1000. Länsstyrelsen konstaterar att det i vissa fall kan vara motiverat att acceptera en högre sannolikhet för översvämning under förutsättning att konsekvenserna bedöms kunna hanteras på ett godtagbart sätt. I bedömningen

av lokalisering av samhällsviktiga verksamheter är det dock särskilt viktigt att analysen av risker och konsekvenser sker i ett större sammanhang utifrån dess funktion.

Länsstyrelsen utläser av planhandlingarna att det finns utmaningar med höjdsättningen inom planområdet. Länsstyrelsen menar fortsatt att plankartan ska kompletteras med höjdsättning utifrån vad planhandlingarna och genomförda utredningar kommit fram till. Detta är inte minst viktigt för att kunna säkerställa en lösning för att kunna hantera skyfall.

Kommentar: I dialog med Länsstyrelsen är kommunen och Länsstyrelsen överens om att höjdsättning av gata inte är nödvändigt för att säkerställa att ny bebyggelse inte kommer till skada vid ett skyfall. Området planläggs som allmän plats för vilken kommunen är huvudman.

Sammantaget konstaterar Länsstyrelsen att det saknas åtgärder i detaljplanen för att hantera översvämningsrisken. Kommunen hänvisar till att busstrafiken tillfälligt kan flyttas till ett annat område vid ett tillfälligt översvämningsscenario men Länsstyrelsen ser skäl att ifrågasätta lämpligheten av ett busstorg som knutpunkt för lokal och regional trafik i detta läge utifrån kraven i PBL.

Kommentar: Kommunen håller fast vid sin tidigare bedömning om att marken inom planområdet är lämplig för busstorg. Efter granskningen har PM - Riskbedömning avseende översvämnung för DP inom Stationsområdet 2021-06-11 reviderats (Sweco 2022-01-28). Kommunen menar att en samhällsviktig verksamhet som med enkelhet kan förflyttas vid händelse av en översvämnung motsvarande nivåer för BHF inte ska likställas med en verksamhet som svårigen kan bedrivas på en annan plats, exempelvis ett sjukhus.

Utredningen har kompletterats avseende möjligheter och förslag till att upprätthålla funktionen av en bytesnod vid översvämnung motsvarande BHF. Utredningen visar att det finns goda förutsättningar för att upprätthålla funktionen av bytesnod för både buss och tåg på Barkåkra station, norr om Ängelholm.

Strandskydd

Sedan samrådet har kommunen kompletterat planhandlingarna med information om strandskyddet samt angivit och motiverat särskilt skäl till upphävandet. Tilläggen är i enlighet med Länsstyrelsens synpunkter i samrådsyttrandet. Länsstyrelsen menar att det även måste framgå av plankartan vilket område som berörs av upphävandet. Den föreslagna bestämmelsen ”Strandskyddet är upphävt” bör begränsas och enbart gälla för det område som berörs av strandskyddets återinträdande. Detta för att det tydligt ska framgå var strandskyddet upphävs.

Kommentar: Den administrativa bestämmelsen om att strandskyddet är upphävt har förtydligats på plankartan. Bestämmelsen gäller inom ett område motsvarande 100 meter från Rönne å:s strandlinje på de delar som regleras som gata, gång, cykel, parkering och järnväg.

Hälsa och säkerhet – markföreningar

Sedan samrådet har planhandlingarna kompletterats med PM Miljöteknisk markundersökning Ängelholm 3:136 m.fl. (Tyréns, daterad 2021-05-21). Av

planhandlingarna framgår att ytterligare utredningsarbete samt beskrivning av genomförande behövs för att säkerställa markens lämplighet inom område för PARK. Länsstyrelsen konstaterar att aktuella markföreningar finns inom allmän platsmark där kommunen är huvudman. Detta innebär krav på kommunen att åtgärda marken så att den allmänna platsen ska kunna användas för sitt avsedda ändamål (6 kap. 18 § PBL). Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att ytterligare utredningsarbete bör ske inför ett antagande för att klargöra föreningssituationen och på så sätt skapa förutsättningar för att detaljplanen ska kunna bli genomförbar.

Kommentar: Efter granskningen har en kompletterande miljöteknisk undersökning (Tyrens 2022-05-18) tagits fram i syfte att ytterligare utreda omfattningen av de konstaterade markföreningarna inom användningsområdet för PARK. Markföreningar som visar på halter över känslig markanvändning (KM) har konstaterats i de södra och nordvästra delarna av området. För att göra marken lämplig ska de förorenade massorna schaktas ur. Området som behöver åtgärdas är totalt ca 800 kvm stort och består av ca 710 kubikmeter förorenad massor. Totalt beräknas kostanden för sanering och återfyllning uppgå till ca 600 000 kronor. Utredningen visar att det finns goda förutsättningar för att åtgärda föreningssituationen inom området varav kommunen gör bedömningen att platsen ska kunna användas för sitt avsedda ändamål. Då kommunen är huvudman för allmän plats ansvara kommunen för sanering och byggnation.

Hälsa och säkerhet - närhet till järnväg

Länsstyrelsen noterar att planbeskrivningen inte hanterar riskfrågan kopplat till närhet till järnvägen utifrån risk för olyckor och närhet till farligt-gods-led. Länsstyrelsen efterfrågar resonemang och kommunens bedömning angående risk inför antagandet, särskilt med koppling till förslaget busstorg (TORG1).

Kommentar: Enligt Riskutredning, underlag till detaljplan för del av Ängelholms 3:49 m. fl. (AFRY 2022-04-13) ligger den planerade bebyggelsen i form av nytt busstorg på en acceptabel risk på individnivå enligt RIKTSAM. Utredningen visar även att samhällsrisken ligger på en acceptabel nivå. Utifrån resultatet bedöms inget behov föreligga för riskreducerande åtgärder vid busstorget kopplat till farligt gods.

Beräkningar avseende urspårningsrisken visar att riskenivån är förhöjd inom delar av det området som planeras för nytt busstorg. Sannolikheten för att ett urspårat tåg hamnar inom området för busstorget bedöms som låg men kan inte uteslutas. Det finns därmed en liten risk att människor som befinner sig på busstorget kan skadas eller omkomma till följd av urspårning. För de delar av busstorget som bedöms påverkas vid en urspårning ligger risken inom ALARP-området, vilket innebär att riskreducerande åtgärder bör övervägas.

Som underlag till bedömning om uppförandet av ett urspårningsskydd är samhällsekonomiskt försvarbart har en kostnad – nyttoanalys tagits fram (AFRY 2022-06-22). Beräkningar visar att nyttan, uttryckt som samhällets betalningsvilja uppgår till 13 000 kronor, baserat på VSL (värdet av ett statistiskt liv). Kostnader för att anlägga och drifva ett urspårningsskydd uppskattas till ca 8 300 000:-. Kostnaden överstiger nyttan med betydande marginal, även vid en känslighetsanalys. Kommunen gör därför bedömningen att ett fysiskt urspårningsskydd inte bör uppföras då det inte är samhällsekonomiskt försvarbart. Vidare gör kommunen bedömningen att det är lämpligt att planlägga för nytt busstorg i anslutning till järnvägen även om det finns en liten risk för att människor kan omkomma vid en urspårning.

Länsstyrelsen utläser av Trafikverkets yttrande att det finns behov av stängsling längs med järnvägen för att minska risken för obehöriga på spåret. Länsstyrelsen förutsätter att Trafikverket och kommunen är överens om hur stängslingen ska ske och bekostas innan detaljplanen går till antagande. Om stängsling ska ske inom planområdet utifrån säkerhetsskäl bör det säkerställas med planbestämmelse.

Kommentar: Ett medfinansieringsavtal om stängsling vid stationsområdet kommer att upprättats mellan Trafikverket och Ängelholms kommun. Avtalet ska beslutas om innan detaljplanen antas. En bestämmelse om att stängsel, mur eller plank ska finnas för att förhindra tillträde till järnvägsanläggning har lagts till på plankartan.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen menar att planhandlingarna inte visar att markens lämplighet för föreslagen bebyggelse säkerställts. Mot bakgrund av detta kan Länsstyrelsen komma att kalla in planen för prövning enligt 11 kap. PBL. Länsstyrelsen ser i första hand stora utmaningar avseende risk för översvämning.

Kommentar: Utifrån de kompletteringar av planhandlingar som gjorts mellan granskning och antagande bedömer kommunen att marken är lämplig för föreslagen användning.

Lantmäteriet, 2021-11-25

Lantmäteriet har vid genomgång av planförslaget inte hittat några behov av kompletteringar eller justeringar av handlingarna som faller inom Lantmäteriets lagstadgade bevakningsområden eller får negativa effekter på ev. kommande fastighetsbildning.

Kommentar: Synpunkten noteras

Trafikverket, 2021-12-06

Granskningshandling

Västkostbanans och Godsstråket genom Skånes spårrområde ligger intill planområdets västra gräns. Både Västkostbanan och Godsstråket genom Skåne är utpekade 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.

Trafikverket har pågående projekt för dubbelspårsutbyggnad på Västkostbanan Ängelholm-Helsingborg (Romares väg).

Planområdet omges av kommunala och enskilda gator och vägar.

Parkering och torg

Direkt öster om område försett med planbestämmelse T medges utmed järnvägen parkering och torg. Dessa ytor måste begränsas med avseende på krav på avstånd mellan järnväg (spårmitt på närmsta spår) och väg/körbar yta (närmaste väggkant). Detta avstånd måste på aktuell plats vara minst 10 meter (förutsatt att hastighet på parkeringsplats/torg/körbar yta är ≤ 60 km/h). Om vägen/körbar yta ligger på en högre nivå än järnvägen och räcke saknas bör avståndet ökas med 1,5 gånger nivåskillnaden.

Parkering får inte heller tillåtas inom minst 15 meter från spårmitt på närmaste spår. Längre avstånd eller någon form av skydd kan även på detta avstånd behövas vid högtrafikerade banor och om tågen bromsar in vid platsen. Köryta inom parkeringsområde kan anläggas minst 10 meter från spårmitt på närmsta spår. Trafikverket vill upplysa om att vid åtgärder inom 30 meter från järnvägen finns en risk att exempelvis partiklar eller fallande is från inbromsade tåg kan orsaka skador. Trafikverket ansvarar inte för eventuella skador som kan uppkomma på grund av åtgärder i närhet till järnvägen.

För område försett med planbestämmelse P har kommunen infört planbestämmelse n1 och n2 för att reglera det som anges ovan. Trafikverket förutsätter att område försett med dessa planbestämmelser motsvarar ovan angivna mått. Motsvarande avstånd för parkering och köryta/väg, som anges ovan, måste också säkerställas för ytor utmed järnvägen som är planlagda för torg.

För både ytor försedda med planbestämmelse torg och parkering måste också säkerställas att ingen bebyggelse tillåts inom 30 meter från järnvägen.

Trafikverket förutsätter att det som avses för område försett med planbestämmelse P är markparkering.

Kommentar: Egenskapsbestämmelser som reglerar avstånd mellan spårmitt på närmsta spår och parkering, köryta och bebyggelse har lagts till på plankartan inom användningsområde TORG1. Väderskydd tillåts närmre än 30 meter från spårmitt på närmaste spår.

Stängsel

För att minimera risken för obehörigt spårintrång anser Trafikverket att panelstängsel ska finnas i erforderlig omfattning utmed järnvägen i anslutning till planområdet. Trafikverket har redan i tidigt skede (bl. a. i Trafikverkets yttrande över Planprogram för Ängelholm 3:136 m fl, Stationsområdet, år 2017 samt även i samband med yttrande över detaljplan för Ängelholm 3:136 m fl) framfört att behov av stängsel måste utredas och säkerställas. När Trafikverket och kommunen är överens om hur stängsel ska ske, ska ett avtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket innan detaljplanen föres till antagande. Stängsel ska bekostas av kommunen.

Kommentar: Trafikverket och kommunen är överens om att stängsel ska ske längs med järnvägen i anslutning till planområdet. Ett medfinansieringsavtal ska tecknas mellan Trafikverket och Ängelholms kommun som ska beslutas om innan detaljplanen antas.

Vegetation

I illustrationer i planhandlingarna ses träd/vegetation i närheten av järnvägen. Vegetation kan påverka järnvägsanläggningen negativt, beroende på hur den utformas. Den kan ibland komma i strid med elsäkerhetsbestämmelserna. Träd och buskar kan utgöra ett problem om de står så att de skymmer sikten eller orsakar lövhalka. Vid nyplantering av parkträd och större buskar intill järnvägen måste alltid hänsyn tas till växtens storlek och utbredning som fullt utvecklad individ, för att undvika framtida problem. I Trafikverkets underlagsmaterial ”Transportsystemet i samhällsplaneringen” som finns på Trafikverkets hemsida (www.trafikverket.se) finns en principskiss (på sidan

102) avseende avstånd till vegetation vid järnväg. Denna kan användas som underlag och ska efterlevas.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Farligt gods

Trafikverket vill framhålla att farligt gods ska kunna transporteras på Trafikverkets järnvägar. Hänsyn till farligt gods ska därmed beaktas för exploatering enligt de rekommendationer berörd länsstyrelse anger för Godsstråket genom Skåne och Väst kustbanan. Trafikverket vill uppmärksamma att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras på Trafikverkets fastighet. Trafikverket hänvisar i övrigt till Länsstyrelsens bedömning.

Kommentar: Enligt Riskutredning, underlag till detaljplan för del av Ängelholms 3:49 m. fl. (AFRY 2022-04-13) ligger den planerade bebyggelsen i form av nytt busstorg på en acceptabel risk på individnivå enligt RIKTSAM. Utredningen visar även att samhällsriskerna ligger på en acceptabel nivå. Utifrån resultatet bedöms inget behov föreligga för riskreducerande åtgärder vid busstorget kopplat till farligt gods.

Projekt för dubbelspårsutbyggnad Ängelholm-Helsingborg (Romares väg)

Planområdet berörs av järnvägsplan och projekt för dubbelspårsutbyggnad Ängelholm-Helsingborg (Romares väg). Delar av de områden som kommunen har planlagt som torg och parkering är mark som idag finns i Trafikverkets ägo. Innan detaljplanen föres till antagande måste ett avtal om marköverlåtelse för de aktuella ytorna finnas mellan Trafikverket och kommunen.

Kommentar: Ett avtal mellan kommunen och Trafikverket kommer att upprättats och ska beslutas om innan detaljplanen antas. Avtalet berör förvärv av delar av fastigheten Ängelholm 3:2 som regleras som allmän platsmark i detaljplanen.

Vid dialog mellan kommunen och Trafikverkets projektorganisation för dubbelspårsutbyggnad Ängelholm-Helsingborg (Romares väg) har kommunen framfört att man önskar anpassningar i hur stängsel placeras vid det städutrymme som kommer att byggas inom dubbelspårsprojektet (inom norra delen av område försett med planbestämmelse T). Trafikverket vill tydliggöra att kommunen måste stå för samtliga merkostnader som dessa anpassningar medför, och ett avtal som reglerar finansiering och genomförande av dessa anpassningar/åtgärder måste finnas på plats innan detaljplanen föres till antagande. Dessa anpassningar i hur stängsel placeras medför också att ett avtalsservitut måste upprättas, så att Trafikverket får tillträde till städutrymmet. Även avtalsservitut måste finnas på plats innan detaljplanen föres till antagande.

Kommentar: Ett medfinansieringsavtal om stängsling vid stationsområdet mellan kommunen och Trafikverket är upprättat och beslutat om. Särskilda kostnader för stängsling vid TRV:s städutrymme regleras i samband med markförvärvet, dvs i köpeavtalet. Ett köpeavtal mellan kommunen och Trafikverket håller på att upprättas och kommer beslutas om i samband med beslut om antagande av detaljplanen i kommunfullmäktige.

I dialog med Trafikverkets projektorganisation för dubbelspårsutbyggnad Ängelholm-Helsingborg (Romares väg) har kommunen framfört att man eventuellt önskar uppföra plank ut mot järnvägen, inom det nu aktuella planområdet. Kommunen skriver också i planbeskrivningen att det planeras för någon form av avskärmning eller plank mellan busstorget och järnvägen. Trafikverket vill uppmärksamma kommunen på att plank/staket etc måste uppföras på egen fastighet och med en sådan placering (minst en meter från fastighetsgräns) att både uppförande och underhåll kan ske från egen fastighet. Plank och dess grundkonstruktion ska dimensioneras för att klara vindlaster och lufttryck enligt TDOK 2016:0204. Vid placering av plank eller liknande utmed järnväg ska även exempelvis Elsäkerhetsverkets föreskrifter samt Trafikverkets krav och föreskrifter i övrigt uppfyllas.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Inom planområdet finns mark som Trafikverket har tillfällig nyttjanderätt för, inom ramen för järnvägsplan för dubbelspårsutbyggnad Ängelholm-Helsingborg (Romares väg). Trafikverkets har rätt att nyttja denna mark till 2024-08-03.

Kommunen skriver i planbeskrivningen att gång- och cykeltunneln till Trafikverksskolan kommer att få ny gestaltning i samband med dubbelspårsprojektet. Trafikverket vill förtydliga att det är den västra delen av tunneln som byggs om inom ramen för dubbelspårsprojektet, på den östra delen görs inga förändringar.

Kommentar: Enligt den information kommunen fått av dubbelspårsprojektet tidigare så kommer både ny och befintlig tunnel att få en gemensam gestaltning vad gäller ytiskikt och belysning i tunneln. Det är den förändringen som beskrivs i planbeskrivningen.

Fördröjningsmagasin utmed järnvägen

Beträffande dagvattenmagasin utmed järnvägen (planbestämmelse fördröjning) ser Trafikverket att det skulle kunna vara möjligt att förlägga dagvattenmagasin inom det aktuella området, men för att kunna ta slutlig ställning till möjlighet och lämplighet för åtgärden behövs mer underlag, liknande de resonemang som fördes i samband med Trafikverkets yttrande över detaljplan för Ängelholm 3:136 m fl.

Vi framförde då att dagvattenmagasinen måste placeras minst 10 meter från spårmittpå närmsta spår. Överkant på magasinen får inte ligga högre upp än 1 meter under rälsens underkant. Dagvattenmagasinen måste både kunna uppföras och underhållas från egen fastighet. Arbete, både avseende uppförande och drift/underhåll måste ske på sådant avstånd och sätt att tågtrafiken inte påverkas. För arbete i järnvägens närhet gäller TDOK 2016:0289.

För att Trafikverket ska kunna bedöma åtgärdens möjlighet och lämplighet behöver vi ta del av typsektioner för området mot järnvägen, som visar hur detta område, inklusive dagvattenmagasinen, förhåller sig till

järnvägsanläggningen. Även sektion för hur schakterna hanteras i byggskedet behövs.

Om dagvattenmagasinen inte ska ha ett tätt utförande (om de har en infiltrerande funktion) önskar Trafikverket ta del av en beskrivning för hur dagvattenmagasinen påverkar omgivningen. Dagvattenhanteringen får inte påverka eller innebära ett tillskott av vatten till Trafikverkets dränering. Det behöver också framgå vad som händer och hur det ska hanteras om dagvattenmagasinen blir fulla, det blir fel på anläggningen, anläggningen svämmar över eller liknande.

Med avseende på närheten till järnvägsanläggningen kan Trafikverket komma att ställa krav på bevakning av genomförandet, om åtgärderna bedöms möjliga att genomföra. Behov av bevakning kan vi ta ställning till efter att ha tagit del av kompletterande material enligt ovan.

Då detaljplanen medger förläggning av fördröjningsmagasin utmed järnvägen måste möjlighet och lämplighet för förläggning av sådana på aktuell plats vara färdigutrett innan detaljplanen föres till antagande. Trafikverket förutsätter att vi får ta del av underlag enligt ovan för att kunna ta ställning till åtgärdens möjlighet och lämplighet och att detaljplanen vid behov anpassas innan den föres till antagande.

Kommentar: Trafikverket har delgivits underlag i form av sektioner och planer som beskriver dagvattenmagasinens utformning och placering. I dialog med Trafikverket har område för fördröjning av dagvatten inom användningsområde Torg begränsats med ett minsta avstånd på 20 meter från spårmittpå närmsta spår. Avståndet har reglerats med en egenskapsbestämmelse på plankartan.

Luftfart

Detaljplanen ligger inom den MSA-påverkande zonen för Ängelholms, Halmstads och Ljungbyheds flygplatser. Flygplatserna är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig om bebyggelse högre än 20 meter tillåts. Likaså ska LFV och Försvarsmakten, i egenskap av sakägare, ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen.

Detaljplanen ligger dessutom inom hinderfrihetsytan för Ängelholms flygplats som är av riksintresse. Trafikverket kräver därför att kommunen låter göra en flyghinderanalys som skickas till berörda flygplatser, om bebyggelse högre än 20 meter tillåts.

Med avseende på att detaljplanen ligger inom hinderfrihetsytan för Ängelholms flygplats, som är av riksintresse, anser Trafikverket att detaljplanen ska regleras med avseende på högsta totalhöjd för de ytor inom vilka viss typ av bebyggelse kan tillåtas.

Kommentar: Synpunkten noteras. Det anses inte vara nödvändigt att reglera totalhöjd i detaljplanen då den inte medger bebyggelse i någon större utsträckning. Bebyggelse är även begränsad genom egenskapsbestämmelser på plankartan till ytor som ligger minst 30 meter från spårmittpå närmaste spår. Om det skulle bli aktuellt med kompletterande bebyggelse som överstiger 20 meter inom användningsområde Torg eller Parkering så är detta bygglovspliktigt och i så fall görs en flyghinderanalys i bygglovet. Totalhöjd anges därför inte i detaljplanen.

Övrigt

Med avseende på närhet till järnvägsanläggningen förutsätter Trafikverket att vi blir hörda i bygglov och/eller marklov för åtgärder utmed järnvägen.

Med avseende på närheten till järnvägsanläggningen kan Trafikverket komma att behöva bevaka projektering och genomförande av åtgärder i järnvägens närhet, så som fördröjningsmagasin etc.

Då Trafikverket har synpunkter och krav som påverkar statlig anläggning (Väst kustbanan och Godsstråket genom Skåne), förutsätter Trafikverket att vi får ta del av reviderade planhandlingar och underlag enligt ovan, i god tid innan detaljplanen föres till antagande.

Då detaljplanen förutsätter åtgärder som kräver avtal mellan Trafikverket och kommunen, ska dessa avtal (avtal om marköverlåtelse, avtalsservitut och avtal som reglerar finansiering och genomförande av bl. a. anpassning av stängsel i anslutning till Trafikverkets städutrymme) vara tecknade innan detaljplanen föres till antagande.

I illustrationsplanen visas exempelvis en väg för hämtning/lämning och en yta för cykelparkering utmed plattformen norr om stationshuset. Dessa områden ligger utanför den nu aktuella detaljplanen, men Trafikverket vill ändå påtala vikten av att kommunen och Trafikverket har fortsatt dialog kring placering och utformning av dessa ytor med avseende på de ytor som Trafikverket behöver för plattform, väderskydd, belysning etc. samt behov av samordning mellan kommunen och Trafikverket avseende ledstråk etc.

Kommentar: Synpunkterna noterade.

KOMMUNALA, MELLANKOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

LEDNINGSÄGARE

Bjäre Kraft, 2021-11-11

Bjäre Kraft har fiberkanalisation på detaljplaneområdet. Önskar ni kartunderlag på fiberkanalisationen önskar jag att ni lägger in ett ärende i ledningskollen.se Bjäre Kraft yrkar på att kommunen/exploatören står för kostnaden för ev. flytt av befintlig utrustning men att Bjäre Kraft ska utföra flytten. I utbyggnadskedet vill Bjäre Kraft samförlägga fiber med andra ledningsägare. Bjäre Kraft erbjuder fiber till samtliga fastighetsägare i området.

Kommentar: Synpunkterna är noterade. Kommunen bekostar byggnation av allmän plats, där eventuell flytt av befintliga ledningar ingår.

Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR), 2021-12-03

NSR står fast vid de synpunkter som lämnades i samband med samråd som genomfördes under april/maj 2020. NSR vill betona att det är viktigt att avfallsutrymmen placeras och utformas i enlighet med gällande renhållningsordning för Ängelholms kommun.

Kommentar: Synpunkterna är noterade. Planbeskrivningen kompletteras med en text om att eventuella anfallsutrymmen ska utformas i enlighet med renhållningsordning för Ängelholms kommun.

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Boende på Allmogegatan 71, 2021-11-25

JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN.

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet.

Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Negativ miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklisterna har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Kommentar: De funktioner som idag finns på delar av den ytan som avsätts för nytt busstorg i detaljplanen planeras flytta norr om stationshuset. Här kommer finnas plats för korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, cykelparkering och ersättningsbussar.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand! Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämning har gjorts. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i stationsområdet.

Transporter står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Nollutsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde. Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg stadshuset och Campus Ängelholm och annan skolverksamhet på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen. Kommunen säger och skriver i ALLA

sina inlägg att de vill minska trafiken i och igenom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen.

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, och numera världsberömd i och med Kattegattsleden. Bahnhofs parkering, med dess många TRÄD behöver då inte skövlas, kan bli en FÖRLÄNGNING av Järnvägsparken med t.ex. uteväntplatser, lekplats, utegym, hundrastgård, SKOLGÅRD och Foodtrucks.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/kommande Järnvägsgränd. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökad trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Varför tror du att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM.

Kommentar: Synpunkterna är noterade

KAN Allservice AB, 2021-11-28

Klippanvägens förlängning genom Pyttebroområdet är en dålig kortsiktig lösning. Detta kommer bara leda till två trafikerade leder i centrum samt minska de centrala grönområdena och lugnet. Kommunen har inte gjort tillräckliga utredningar av intressantare långsiktiga lösningar som en ringled, eller åtgärder som gör att det inte behövs några nya bilvägar alls. Båda delar är modernare, trevligare, hälsosammare lösningar för de boende i Ängelholms stad. Mycket inkompetent kommunledning.

Kommentar: Ovanstående yttrande berör inte detaljplanen för del av Ängelholm 3:49 m.fl. utan detaljplanen för Ängelholm 3:28 m.fl. Yttrandet är vidarebefordrat till detaljplanens handläggare för kännedom.

Boende på Sockerbruksgatan 13 C, 2021-12-03

JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN

Detaljplan 3:49 m. fl. Stationsområdet Ängelholm har inte förekommit tidigare utan varit en del av 3:136. Yttrande på den detaljplanen pågick fram till 211102. I detaljplan 3:136 finns även byggnation inom stationsområdet upptaget vilket nu inte finns med i 3:49. Även detaljplan för 3:28 m. fl. Centrum-Nybbroområdet är också nu ute för granskning. Mycket att sätta sig in i för engagerade kommuninvånare.

Detaljplanen genomförande bedöms inte få sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap § 34 eller Miljöbalken 6 kap § 11 enligt planförslaget. Det kommer genomförandet av detaljplanen att få: Det nya busstorget söder om Stationsbyggnaden vid mittövergången till spåren kommer att ligga nära ån där Järnväggsgatan möte Landshövdingevägen. Här måste strandskyddet gälla då avståndet på närmsta delen till Rönne å är mindre än 50 m från området.

Kommentar: De södra delarna av planområdet ligger inom det generella strandskyddet för Rönne å, vilket omfattar ett område inom 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet är upphävt för aktuellt område men återinträder vid upprättandet av en ny detaljplan. Detaljplanen föreslår att strandskyddet upphävs. Det området där strandskyddet upphävs är idag till stora delar planlagt som kvartersmark. Planförslaget innebär att stora delar av området kommer planläggas som allmän plats, vilket bättre säkerställer allmänhetens tillgång till strandområdet.

På det planerade busstorget till ytan mycket mindre än det nuvarande måste många resenärer mötas. Ingen beräkning har gjorts på hur många tågresenärer som åker buss till och ifrån busstationen. Många kommer till stationen cyklandes, gåendes eller blir skjutsade. Det blir de oskyddade trafikanterna som får del området vid mittövergången med bussarna. Trafikfarligt och olämpligt för människors hälsa dessutom.

Det nuvarande busstorget med takförsedda miniväntplatser har ett optimalt läge vid plattform 1 som kommer att vara kvar och förlängas. De större långa och tunga regionbussarna behöver plats för angöring. När busschaufförerna sedan skall gör en vänstersväng ut från området ser det ut att vara en omöjlighet. En skrivbordsprodukt som inte är anpassad efter verkliga förhållanden.

Kommentar: Trafikutredning Järnväggsgatans förlängning - Bussterminal Ängelholms kommun, Atkins 2021-04-07 har tittat på utrymmesbehovet för nytt busstorg. I utredningen tar man även höjd för ett ökat resande, exempelvis möjliggörs för fyra hållplatslägen för regionbuss, jämfört med dagens 3.

Utsikten från mittperrongen mot staden, ån, järnvägsparken och bron kommer att skymmas av bussarna. Istället kunde här finnas öppen yta och lite längre bort cykelgarage, plats för el-cyklar, mopeder, korttidsparkering, handikapplatser etc.

På området skall tunnel till Järnvägmuseet och skogen finnas. Det innebär nivåskillnader på området för framkomlighet till den. Även parkering för besökare till Järnvägmuseet och andra bör finnas här.

För de som kommer med bil söder ifrån behövs parkeringsalternativ till parkeringshus och billigare alternativ för pendling skall gå ihop ekonomiskt. De söder ifrån skall inte behöva köra förbi stationen för att parkera och väldigt många kommer till stationen söderifrån.

Ny vägsträckning kommer att byggas enl. plan. Det innebär stora markarbeten över och under mark där det finns många ledningar (el, värme o telenät) som måste flyttas. Ett kostsamt och onödigt projekt. Att ändra Järnväggsgatan här blir intrång på befintlig parkmiljö och planen behöver därför göras om. Då den

nya sträckningen av Järnväggsgatan dras behöver det nuvarande busstorget tas i anspråk och flyttas. Det finns plats för alternativa lösningar och en vägdragning som tillåter busstorget att vara kvar.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Stationsområdet Ängelholm (från 1800-talets slut) är en av de få bevarade sammanhållna järnvägsmiljöer som finns kvar och området har miljö klass 1 vilket innebär att den är oersättlig och av riksintresse. Ökningen av trafiken i dess närmiljö får därmed en stor negativ påverkan på byggnaderna. Resenärer och många med dem kan få en plats att ta del av denna unika kulturmiljö. En bred stadsgata här förstör för all framtid det som är av riksintresse och en stor del av Ängelholms historia och hjärta. Framför en av byggnaderna Bahnhof finns trädplantering med ett 25-tal relativt unga träd som behövs för miljön och klimatet.

Kommentar: Kommunens bedömning är att detaljplanen inte kommer påverka befintlig kulturmiljöskyddad bebyggelse i anslutning till planområdet negativt.

En ny park planeras på ett område som inte geografiskt hänger samman med detaljplanen. Vad är tanken med den? Parkområdet borde istället finnas inom stationsområdet och då företrädesvis vid Bahnhof så den unika miljön kan tillvaratas med befintliga träd. En huvudgata här framför byggnaderna kommer att förstöra det karaktäristiska området med oersättliga värden för kultur och miljö.

Kommentar: Området som planläggs som park i detaljplanen ska bli stationsområdets nya stadsdelspark. I planbeskrivningen redovisas ett förslag på hur parken skulle kunna se ut. Planering och genomförande av parken sker efter att detaljplanen fått laga kraft.

Området ägs av flera markägare och kommunen måste ifall planen blir verklighet lösa in fastigheter och markområden till en okänd summa. Detta projekt med ny bred gata, alla markarbeten, byggnation (busskurer) har inte kostnadsberäknats. Att inte byggnation finns med överhuvudtaget i denna plan är anmärkningsvärt då byggnation planeras alldeles in till denna gestaltning. I detta planprogram tas inte några initiativ till framtiden om ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne/Ängelholm 2030.

Stadens identitet som en lugn, trygg, vacker, mindre stad med närhet till ån måste tas tillvara och inte förstöras av nya bilvägar genom centrala delar av stan och där stationsområdet blir föremål för exploatering.

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet. Busstorget har nyligen iordning till det bättre för många. ALLT är samlat på ett ställe.

Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. VARFÖR göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Vi som pendlare och passerar järnvägsområdet och järnvägsparken flera gånger varje dag, vi ser, lägger märke till och uppskattar att det finns "space" och fri sikt för att kunna ta sig fram och hamna rätt. Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Bevara öppenheten och tillgängligheten så minskar otryggheten, "tillhåll", skadegörelse och nedskräpning.

Varför SLÖSA med våra skattepengar och utmana TÅLAMODET hos oss som passerar och pendlar NÄR DET FUNGERAR BRA.

De senaste åren har och kommer vi tacklas med dubbelspårsbyggnationen och dess kringområden och dennes tunga trafik och oväsen. Plus all tung trafik som passerar dag som natt till t.ex. nybyggena på parallelltrapetsen, på förde detta badhustomten och före detta Scantomten. DET KOMMER ATT FORTSÄTTA i många år framöver, om omläggning av busstorget görs och stadshuset byggs och om Klippanvägen förläggning blir av. Ska vi behöva vistas i en BYGGARBETSPLATS på vår fritid och när vi åker till och från skola och jobb? SNÄLLA SKONA OSS FRÅN DET.

Konsekvenser blir negativa för miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området. VARFÖR vända upp och ner på ALLT och skapa KAOS och förvirring och irritation BARA för att ett stadshus ska få plats? Stadshuset borde definitivt INTE byggas i järnvägsområdet där ytorna är begränsade.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilsplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklister har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Kommentar: De funktioner som idag finns på delar av den ytan som avsätts för nytt busstorg i detaljplanen planeras flytta norr om stationshuset. Här kommer finnas plats för korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, cykelparkering och ersättningsbussar.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand.

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämnings har gjorts. Om olyckan skulle vara framme i järnvägsområdet blir det rejält trångt och smalt för andra utryckningsfordon att ta sig fram till bl.a. Sockerbruksområdet (gamla och nya) och Saftstationen. Då blir också framkomligheten för bussar, bilister, cyklister och gående riskfylld och svår.

Trafiken har redan ökat i stationsområdet och beräknas öka med 20-40%. Antalet gångtrafikanter och cyklister kommer också att öka. Bara det säger ju

att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i järnvägsområdet/stationsområdet.

Utsläppen måste minska NU. Den globala uppvärmningen går för snabbt. Vi utsatt för oförutsägbara händelser såsom t.ex. skyfall, bränder, torka och översvämningar. Ni och vi tillsammans måste agera NU. Trafiken står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Noll-utsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Om Järnväsgatan/Industrigatan rätas ut genererar det bl.a. tyvärr högre hastigheter. Med andra ord, bevara nuvarande kurva/sväng vid Sockerbruksgatan, får då en behagligare och säkrare miljö att vistas i. Kombinationen utav åtgärder som underlättar för gående och cyklister och kollektivtrafik genererar en lugnare stadsmiljö med färre olyckstillbud.

Kommentar: Järnväsgatans nya sektion bedöms bidra till en ökad trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter samt till en mer attraktiv stadsmiljö. Den del av Järnväsgatan som omfattas av denna detaljplan ersätter befintlig Industrigata på samma sträcka. Industrigatan består idag av en ca 7 meter bred körbana samt gång- och cykelbana som delar på en yta som är ca 2,8 meter bred i direkt anslutning till körbanan. Järnväsgatans nya sektion föreslår en körbana som är 6,5 meter bred, en skiljeremsa som är 3 meter bred för plantering och hantering av dagvatten samt en separerad gång- och cykelbanan som är 4 meter bred. Gatans totala bredd ökar men till förmån för de oskyddade trafikanterna samt för att möjliggöra en grön stadsgata.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Denna miljö är viktig att ta hand om på ett hållbart sätt så att även framtidens människor kan få uppleva den. Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer. Om politikerna tänker om och verkligen bryr sig så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Då främjar vi cykelanvändningen och att röra på sig. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken. Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Denna utomhusmötesplats är en grönskande, svalkande, lättillgänglig, vacker välkomnande, öppen och helt underbar plats. Många äldre med eller utan sina rollatorer tar sina dagliga promenader runt och i Järnvägsparken. Ta INTE den glädjen ifrån dem.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökad trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Vi uppskattar mycket den kulturella betydelsen som parken och stationshuset och omgivningarna innebär för stationsområdet. Bahnhofsparkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks. Vi äldre och även yngre hade uppskattat att ha ett ”utomhusväntplats-område” nära järnvägsstationen. BLIR DÅ EN ATTRAKTIV OCH POPULÄR MÖTESPLATS.

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Behåll utbudet av diverse affärer runt t.ex. Storgatan och Östergatan och Nya Torg och Villan så att vi slipper ett ÖDE OCH TOMT city. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM. Ni säger att ni lyssnar och tar tillvara invånarnas synpunkter och idéer, nu kan NI bevisa det.

Ett förslag: Bygg STADSHUSET på Södra Sjukhusområdet.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Allmogegatan 71, 2021-12-03 JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av

busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet.

Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. VARFÖR göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Negativ miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklisterna har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Kommentar: De funktioner som idag finns på delar av den ytan som avsätts för nytt busstorg i detaljplanen planeras flytta norr om stationsbusset. Här kommer finnas plats för korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, cykelparkering och ersättningsbussar.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand.

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämnings har gjorts. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i stationsområdet.

Transporter står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Nollutsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkras Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer.

Kommentar: Trafikutredning Järnväggatans förlängning - Bussterminal Ängelholms kommun, Atkins 2021-04-07 har tittat på utrymmesbehovet för nytt busstorg. I utredningen tar man även höjd för ett ökat resande, exempelvis möjliggörs för fyra hållplatslägen för regionbuss, jämfört med dagens 3.

Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken.

Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Bahnhofens parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökas trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Östra Kyrkogatan 4, 2021-12-03 JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN.

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet

Området ägs av flera markägare och kommunen måste ifall planen blir verklighet lösa in fastigheter och markområden till en okänd summa. Detta projekt med ny bred gata, alla markarbeten, byggnation (busskurer) har inte kostnadsberäknats. Att inte byggnation finns med överhuvudtaget i denna plan är anmärkningsvärt då byggnation planeras alldeles in till denna gestaltning. I detta planprogram tas inte några initiativ till framtiden om ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne/Ängelholm 2030.

Busstorget har nyligen iordning till det bättre för många. ALLT är samlat på ett ställe. Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. VARFÖR göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Vi som pendlare och passerar järnvägsområdet och järnvägsparken flera gånger varje dag, vi ser, lägger märke till och uppskattar att det finns ”space” och fri sikt för att kunna ta sig fram och hamna rätt. Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Bevara öppenheten och tillgängligheten så minskar otryggheten, ”tillhåll”, skadegörelse och nedskräpning.

Varför SLÖSA med våra skattepengar och utmana TÅLAMODET hos oss som passerar och pendlar NÄR DET FUNGERAR BRA.

De senaste åren har och kommer vi tacklas med dubbelspårsbyggnationen och dess kringområden och dennes tunga trafik och oväsen. Plus all tung trafik som passerar dag som natt till t.ex. nybyggena på parallelltrapetsen, på förde detta badhustomten och före detta Scantomten. DET KOMMER ATT FORTSÄTTA i många år framöver, om omläggning av busstorget görs och stadshuset byggs och om Klippanvägen förläggning blir av. Ska vi behöva vistas i en BYGGARBETSPLATS på vår fritid och när vi åker till och från skola och jobb? SNÄLLA SKONA OSS FRÅN DET.

Konsekvenser lir negativa för miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området. VARFÖR vända upp och ner på ALLT och skapa KAOS och förvirring och irritation BARA för att ett stadshus ska få plats? Stadshuset borde definitivt INTE byggas i järnvägsområdet där ytorna är begränsade.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklister har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Kommentar: De funktioner som idag finns på delar av den ytan som avsätts för nytt busstorg i detaljplanen planeras flytta norr om stationshuset. Här kommer finnas plats för korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, cykelparkering och ersättningsbussar.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand!

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämnings har gjorts. Om olyckan skulle vara framme i järnvägsområdet blir det rejält trångt och smalt för andra uttryckningsfordon att ta sig fram till bl.a. Sockerbruksområdet (gamla och nya) och Saftstationen. Då blir också framkomligheten för bussar, bilister, cyklister och gående riskfylld och svår.

Trafiken har redan ökat i stationsområdet och beräknas öka med 20-40%. Antalet gångtrafikanter och cyklister kommer också att öka.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Detaljplanen genomförande bedöms inte få sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap § 34 eller Miljöbalken 6 kap § 11 enligt planförslaget. Det kommer genomförandet av detaljplanen att få: Det nya busstorget söder om Stationsbyggnaden vid mittövergången till spåren kommer att ligga nära ån där Järnvägsgatan möte Landshövdingevägen. Här måste strandskyddet gälla då avståndet på närmsta delen till Rönne å är mindre än 50 m från området. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i järnvägsområdet/stationsområdet.

Kommentar: De södra delarna av planområdet ligger inom det generella strandskyddet för Rönne å, vilket omfattar ett område inom 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet är upphävt för aktuellt område men återinträder vid upprättandet av en ny detaljplan. Detaljplanen föreslår att strandskyddet upphävs. Det området där strandskyddet upphävs är idag till stora delar planlagt som kvartersmark. Planförslaget innebär att stora delar av området kommer planläggas som allmän plats, vilket bättre säkerställer allmänhetens tillgång till strandområdet.

Utsläppen måste minska NU. Den globala uppvärmningen går för snabbt. Vi utsatt för oförutsägbara händelser såsom t.ex. skyfall, bränder, torka och översvämnings. Ni och vi tillsammans måste agera NU. Trafiken står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Noll-utsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Om Järnvägsgatan/Industrigatan rätas ut genererar det bl.a. tyvärr högre hastigheter. Med andra ord, bevara nuvarande kurva/sväng vid Sockerbruksgatan, får då en behagligare och säkrare miljö att vistas i. Kombinationen utav åtgärder som underlättar för gående och cyklister och kollektivtrafik genererar en lugnare stadsmiljö med färre olyckstillbud.

Kommentar: Järnvägsgatans nya sektion bedöms bidra till en ökad trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter samt till en mer attraktiv stadsmiljö. Den del av Järnvägsgatan som omfattas av denna detaljplan ersätter befintlig Industrigata på samma sträcka. Industrigatan består idag av en ca 7 meter bred körbana samt gång- och cykelbana som delar på en yta som är ca 2,8 meter bred i direkt anslutning till körbanan. Järnvägsgatans nya sektion föreslår en körbana som är 6,5 meter bred, en skiljeremsa som är 3 meter bred för plantering och hantering av dagvatten samt en separerad gång- och cykelbanan som är 4 meter bred. Gatans totala bredd ökar med till förmån för de oskyddade trafikanterna samt för att möjliggöra en grön stadsgata.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Denna miljö är viktig att ta hand om på ett hållbart sätt så att även framtidens människor kan få uppleva den. Stationsområdet Ängelholm (från 1800-talets slut) är en av de få bevarade sammanhållna järnvägsmiljöer som finns kvar och området har miljö klass 1 vilket innebär att den är oersättlig och av riksintresse. Ökningen av trafiken i dess närmiljö får därmed en stor negativ påverkan på byggnaderna. Resenärer och många med dem kan få en plats att ta del av denna unika kulturmiljö. En bred stadsgata här förstör för all framtid det som är av riksintresse och en stor del av Ängelholms historia och hjärta.

Kommentar: Kommunens bedömning är att detaljplanen inte kommer påverka befintlig kulturmiljöskyddad bebyggelse i anslutning till planområdet negativt.

Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer. Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Då främjar vi cykelanvändningen och att röra på sig. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken. Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Denna utomhusmötesplats är en grönskande, svalkande, lättillgänglig, vacker välkomnande, öppen och helt underbar plats. Många äldre

med eller utan sina rollatorer tar sina dagliga promenader runt och i Järnvägsparken. Ta INTE den glädjen ifrån dem.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökas trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Vi uppskattar mycket den kulturella betydelsen som parken och stationshuset och omgivningarna innebär för stationsområdet. Bahnhofs parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks. Vi äldre och även yngre hade uppskattat att ha ett ”utomhus-väntplats-område” nära järnvägsstationen. **BLIR DÅ EN ATTRAKTIV OCH POPULÄR MÖTESPLATS.**

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Behåll utbudet av diverse affärer runt t.ex. Storgatan och Östergatan och Nya Torg och Villan så att vi slipper ett ÖDE OCH TOMT city. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. **FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM.** Ni säger att ni lyssnar och tar tillvara invånarnas synpunkter och idéer, nu kan NI bevisa det.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Norra Sockerbruksgatan 3 C, 2021-12-03 JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN.

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet

Området ägs av flera markägare och kommunen måste ifall planen blir verklighet lösa in fastigheter och markområden till en okänd summa. Detta projekt med ny bred gata, alla markarbeten, byggnation (busskurer) har inte kostnadsberäknats. Att inte byggnation finns med överhuvudtaget i denna plan är anmärkningsvärt då byggnation planeras alldeles in till denna gestaltning. I detta planprogram tas inte några initiativ till framtiden om ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne/Ängelholm 2030.

Busstorget har nyligen iordning till det bättre för många. ALLT är samlat på ett ställe. Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och

möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. VARFÖR göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Vi som pendlare och passerar järnvägsområdet och järnvägsparken flera gånger varje dag, vi ser, lägger märke till och uppskattar att det finns "space" och fri sikt för att kunna ta sig fram och hamna rätt. Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Bevara öppenheten och tillgängligheten så minskar otryggheten, "tillhåll", skadegörelse och nedskräpning.

Varför SLÖSA med våra skattepengar och utmana TÅLAMODET hos oss som passerar och pendlar NÄR DET FUNGERAR BRA.

De senaste åren har och kommer vi tacklas med dubbelspårsbyggnationen och dess kringområden och dennes tunga trafik och oväsen. Plus all tung trafik som passerar dag som natt till t.ex. nybyggena på parallelltrapetsen, på förde detta badhustomten och före detta Scantomten. DET KOMMER ATT FORTSÄTTA i många år framöver, om omläggning av busstorget görs och stadshuset byggs och om Klippanvägen förläggning blir av. Ska vi behöva vistas i en BYGGARBETSPLATS på vår fritid och när vi åker till och från skola och jobb? SNÄLLA SKONA OSS FRÅN DET.

Konsekvenser blir negativa för miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området. VARFÖR vända upp och ner på ALLT och skapa KAOS och förvirring och irritation BARA för att ett stadshus ska få plats? Stadshuset borde definitivt INTE byggas i järnvägsområdet där ytorna är begränsade.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklister har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Kommentar: De funktioner som idag finns på delar av den ytan som avsätts för nytt busstorg i detaljplanen planeras flytta norr om stationshuset. Här kommer finnas plats för korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, cykelparkering och ersättningsbussar.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand!

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämnings har gjorts. Om olyckan skulle vara framme i järnvägsområdet blir det rejält trångt och smalt för andra utryckningsfordon att ta sig fram till bl.a. Sockerbruksområdet (gamla och nya) och Saftstationen. Då blir också framkomligheten för bussar, bilister, cyklister och gående riskfylld och svår.

Trafiken har redan ökat i stationsområdet och beräknas öka med 20-40%. Antalet gångtrafikanter och cyklister kommer också att öka.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Detaljplanen genomförande bedöms inte få sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap § 34 eller Miljöbalken 6 kap § 11 enligt planförslaget. Det kommer genomförandet av detaljplanen att få: Det nya busstorget söder om Stationsbyggnaden vid mittövergången till spåren kommer att ligga nära ån där Järnväggsgatan möte Landshövdingevägen. Här måste strandskyddet gälla då avståndet på närmsta delen till Rönne å är mindre än 50 m från området. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i järnvägsområdet/stationsområdet.

Kommentar: De södra delarna av planområdet ligger inom det generella strandskyddet för Rönne å, vilket omfattar ett område inom 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet är upphävt för aktuellt område men återinträder vid upprättandet av en ny detaljplan. Detaljplanen föreslår att strandskyddet upphävs. Det området där strandskyddet upphävs är idag till stora delar planlagt som kvartersmark. Planförslaget innebär att stora delar av området kommer planläggas som allmän plats, vilket bättre säkerställer allmänhetens tillgång till strandområdet.

Utsläppen måste minska NU. Den globala uppvärmningen går för snabbt. Vi utsatt för oförutsägbara händelser såsom t.ex. skyfall, bränder, torka och översvämningar. Ni och vi tillsammans måste agera NU. Trafiken står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Noll-utsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Om Järnväggsgatan/Industrigatan rätas ut genererar det bl.a. tyvärr högre hastigheter. Med andra ord, bevara nuvarande kurva/sväng vid Sockerbruksgatan, får då en behagligare och säkrare miljö att vistas i. Kombinationen utav åtgärder som underlättar för gående och cyklister och kollektivtrafik genererar en lugnare stadsmiljö med färre olyckstillbud.

Kommentar: Järnväggsgatans nya sektion bedöms bidra till en ökad trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter samt till en mer attraktiv stadsmiljö. Den del av Järnväggsgatan som omfattas av denna detaljplan ersätter befintlig Industrigata på samma sträcka. Industrigatan består idag av en ca 7 meter bred körbana samt gång- och cykelbana som delar på en yta som är ca 2,8 meter bred i direkt anslutning till körbanan. Järnväggsgatans nya sektion föreslår en körbana som är 6,5 meter bred, en skiljeremsa som är 3 meter bred för plantering och hantering av dagvatten samt en separerad gång- och cykelbanan som är 4 meter bred. Gatans totala bredd ökar med till förmån för de oskyddade trafikanterna samt för att möjliggöra en grön stadsgata.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler

byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Denna miljö är viktig att ta hand om på ett hållbart sätt så att även framtidens människor kan få uppleva den. Stationsområdet Ängelholm (från 1800-talets slut) är en av de få bevarade sammanhållna järnvägsmiljöer som finns kvar och området har miljö klass 1 vilket innebär att den är oersättlig och av riksintresse. Ökningen av trafiken i dess närmiljö får därmed en stor negativ påverkan på byggnaderna. Resenärer och många med dem kan få en plats att ta del av denna unika kulturmiljö. En bred stadsgata här förstör för all framtid det som är av riksintresse och en stor del av Ängelholms historia och hjärta.

Kommentar: Kommunens bedömning är att detaljplanen inte kommer påverka befintlig kulturmiljöskyddad bebyggelse i anslutning till planområdet negativt.

Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer. Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Då främjar vi cykelanvändningen och att röra på sig. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken. Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Denna utomhusmötesplats är en grönskande, svalkande, lättillgänglig, vacker välkomnande, öppen och helt underbar plats. Många äldre med eller utan sina rollatorer tar sina dagliga promenader runt och i Järnvägsparken. Ta INTE den glädjen ifrån dem.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökas trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Vi uppskattar mycket den kulturella betydelsen som parken och stationshuset och omgivningarna innebär för stationsområdet. Bahnhofs parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken

med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks. Vi äldre och även yngre hade uppskattat att ha ett ”utomhus-väntplats-område” nära järnvägsstationen. **BLIR DÅ EN ATTRAKTIV OCH POPULÄR MÖTESPLATS.**

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Behåll utbudet av diverse affärer runt t.ex. Storgatan och Östergatan och Nya Torg och Villan så att vi slipper ett ÖDE OCH TOMT city. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. **FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM.** Ni säger att ni lyssnar och tar tillvara invånarnas synpunkter och idéer, nu kan NI bevisa det.

Ett förslag: Bygg stadshuset på Södra Sjukhusområdet.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Sockerbruksgatan 10 A, 2021-12-03 JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN.

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet

Området ägs av flera markägare och kommunen måste ifall planen blir verklighet lösa in fastigheter och markområden till en okänd summa. Detta projekt med ny bred gata, alla markarbeten, byggnation (busskurer) har inte kostnadsberäknats. Att inte byggnation finns med överhuvudtaget i denna plan är anmärkningsvärt då byggnation planeras alldeles in till denna gestaltning. I detta planprogram tas inte några initiativ till framtiden om ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne/Ängelholm 2030.

Busstorget har nyligen iordning till det bättre för många. ALLT är samlat på ett ställe. Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. **VARFÖR** göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Vi som pendlare och passerar järnvägsområdet och järnvägsparken flera gånger varje dag, vi ser, lägger märke till och uppskattar att det finns ”space” och fri sikt för att kunna ta sig fram och hamna rätt. Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Bevara öppenheten och tillgängligheten så minskar otryggheten, ”tillhåll”, skadegörelse och nedskräpning.

Varför SLÖSA med våra skattepengar och utmana TÅLAMODET hos oss som passerar och pendlar NÄR DET FUNGERAR BRA.

De senaste åren har och kommer vi tacklas med dubbelspårsbyggnationen och dess kringområden och dennes tunga trafik och oväsen. Plus all tung trafik som passerar dag som natt till t.ex. nybyggena på parallelltrapetsen, på förde detta badhustomten och före detta Scantomten. DET KOMMER ATT FORTSÄTTA i många år framöver, om omläggning av busstorget görs och stadshuset byggs och om Klippanvägen förläggning blir av. Ska vi behöva vistas i en BYGGARBETSPLATS på vår fritid och när vi åker till och från skola och jobb? SNÄLLA SKONA OSS FRÅN DET.

Konsekvenser lir negativa för miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området. VARFÖR vända upp och ner på ALLT och skapa KAOS och förvirring och irritation BARA för att ett stadshus ska få plats? Stadshuset borde definitivt INTE byggas i järnvägsområdet där ytorna är begränsade.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklister har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Kommentar: De funktioner som idag finns på delar av den ytan som avsätts för nytt busstorg i detaljplanen planeras flytta norr om stationshuset. Här kommer finnas plats för korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, cykelparkering och ersättningsbussar.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand!

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämnings har gjorts. Om olyckan skulle vara framme i järnvägsområdet blir det rejält trångt och smalt för andra utryckningsfordon att ta sig fram till bl.a. Sockerbruksområdet (gamla och nya) och Saftstationen. Då blir också framkomligheten för bussar, bilister, cyklister och gående riskfylld och svår.

Trafiken har redan ökat i stationsområdet och beräknas öka med 20-40%. Antalet gångtrafikanter och cyklister kommer också att öka.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Detaljplanen genomförande bedöms inte få sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap § 34 eller Miljöbalken 6 kap § 11 enligt planförslaget. Det kommer genomförandet av detaljplanen att få: Det nya busstorget söder om Stationsbyggnaden vid mittövergången till spåren kommer att ligga nära ån där Järnvägsgatan möte Landshövdingevägen. Här

måste strandskyddet gälla då avståndet på närmsta delen till Rönne å är mindre än 50 m från området. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i järnvägsområdet/stationsområdet.

Kommentar: De södra delarna av planområdet ligger inom det generella strandskyddet för Rönne å, vilket omfattar ett område inom 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet är upphävt för aktuellt område men återinträder vid upprättandet av en ny detaljplan. Detaljplanen föreslår att strandskyddet upphävs. Det området där strandskyddet upphävs är idag till stora delar planlagt som kvartersmark. Planförslaget innebär att stora delar av området kommer planläggas som allmän plats, vilket bättre säkerställer allmänhetens tillgång till strandområdet.

Utsläppen måste minska NU. Den globala uppvärmningen går för snabbt. Vi utsatt för oförutsägbara händelser såsom t.ex. skyfall, bränder, torka och översvämningar. Ni och vi tillsammans måste agera NU. Trafiken står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Noll-utsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Om Järnväsgatan/Industrigatan rätas ut genererar det bl.a. tyvärr högre hastigheter. Med andra ord, bevara nuvarande kurva/sväng vid Sockerbruksgatan, får då en behagligare och säkrare miljö att vistas i. Kombinationen utav åtgärder som underlättar för gående och cyklister och kollektivtrafik genererar en lugnare stadsmiljö med färre olyckstillbud.

Kommentar: Järnväsgatans nya sektion bedöms bidra till en ökad trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter samt till en mer attraktiv stadsmiljö. Den del av Järnväsgatan som omfattas av denna detaljplan ersätter befintlig Industrigata på samma sträcka. Industrigatan består idag av en ca 7 meter bred körbana samt gång- och cykelbana som delar på en yta som är ca 2,8 meter bred i direkt anslutning till körbanan. Järnväsgatans nya sektion föreslår en körbana som är 6,5 meter bred, en skiljeremsa som är 3 meter bred för plantering och hantering av dagvatten samt en separerad gång- och cykelbanan som är 4 meter bred. Gatans totala bredd ökar med till förmån för de oskyddade trafikanterna samt för att möjliggöra en grön stadsgata.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Denna miljö är viktig att ta hand om på ett hållbart sätt så att även framtidens människor kan få uppleva den. Stationsområdet Ängelholm (från 1800-talets slut) är en av de få bevarade sammanhållna järnvägsmiljöer som finns kvar och området har miljö klass 1 vilket innebär att den är oersättlig och av riksintresse. Ökningen av trafiken i dess närmiljö får därmed en stor negativ påverkan på byggnaderna. Resenärer och många med dem kan få en plats att ta del av denna

unika kulturmiljö. En bred stadsgata här förstör för all framtid det som är av riksintresse och en stor del av Ängelholms historia och hjärta.

Kommentar: Kommunens bedömning är att detaljplanen inte kommer påverka befintlig kulturmiljöskyddad bebyggelse i anslutning till planområdet negativt.

Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer. Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Då främjar vi cykelanvändningen och att röra på sig. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken. Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Denna utomhusmötesplats är en grönskande, svalkande, lättillgänglig, vacker välkomnande, öppen och helt underbar plats. Många äldre med eller utan sina rollatorer tar sina dagliga promenader runt och i Järnvägsparken. Ta INTE den glädjen ifrån dem.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökas trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Vi uppskattar mycket den kulturella betydelsen som parken och stationshuset och omgivningarna innebär för stationsområdet. Bahnhofns parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks. Vi äldre och även yngre hade uppskattat att ha ett ”utomhusväntplats-område” nära järnvägsstationen. BLIR DÅ EN ATTRAKTIV OCH POPULÄR MÖTESPLATS.

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Behåll utbudet av diverse affärer runt t.ex. Storgatan och Östergatan och Nya Torg och Villan så att vi slipper ett ÖDE OCH TOMT city. Varför tror

nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsideyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM. Ni säger att ni lyssnar och tar tillvara invånarnas synpunkter och idéer, nu kan NI bevisa det.

Ett förslag: Bygg stadshuset på Södra Sjukhusområdet.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Norra Sockerbruksgatan 3 C, 2021-12-03

JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorget, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet.

Busstorget har nyligen gjorts iordning till det bättre för många. ALLT är samlat på ETT STÄLLE.

Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. VARFÖR göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Vi som pendlar och passerar järnvägsområdet och järnvägsparken flera gånger varje dag, vi ser, lägger märke till och uppskattar att det finns "space" och fri sikt för att kunna ta sig fram och hamna rätt. Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Bevara öppenheten och tillgängligheten så minskas otryggheten, "tillhåll", skadegörelse och nedskräpning.

Varför SLÖSA med våra skattepengar och utmana TÅLAMODET hos oss som passerar och pendlar NÄR DET FUNGERAR BRA. De senaste åren har och kommer vi tacklas med dubbelspårbyggnationen med dess kringområden och dennes tunga trafik och oväsen. Plus all annan tung trafik som passerar dag och natt till t.ex. nybyggena på Parallelltrapetsen, på före detta badhustomten och Scantomten. DET KOMMER FORTSÄTTA i många år framöver om omläggning av busstorget görs och stadshuset byggs och om Klippanvägens förlängning blir av. Ska vi behöva vistas i en BYGGARBETSPLATS på vår fritid och när vi åker till och från skola alt. jobb? SNÄLLA SKONA OSS FRÅN DET.

Konsekvenserna blir negativ miljö och hälsopåverkan och sämre livskvalitet framför allt för de boende i området. VARFÖR vända upp och ner på ALLT och skapa KAOS och förvirring och irritation BARA för att ett stadshus ska få

plats. Stadshuset borde definitivt INTE byggas i järnvägsområdet där ytorna är begränsade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilsplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklister har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand.

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämning har gjorts. Om olyckan skulle vara framme i järnvägsområdet blir det rejält trångt och smalt för andra utryckningsfordon att ta sig fram till bl.a. Sockerbruksområdet (gamla och nya) och Saftstationen. Då blir också framkomligheten för bussar, bilister, cyklister och gående riskfylld och svår. Trafiken har redan ökat stationsområdet och beräknas öka ca 20-40%. Antalet gångtrafikanter och cyklister kommer också att öka. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i järnvägsområdet/stationsområdet.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Transporter står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Nollutsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Kommentar: Detaljplanen medger inte några nya byggnader inom planområdet.

Denna miljö är viktig att ta hand om på ett hållbart sätt så att även framtidens människor kan få uppleva den. Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer.

Kommentar: Trafikutredning Järnvägsgatans förlängning - Bussterminal Ängelholms kommun, Atkins 2021-04-07 har tittat på utrymmesbehovet för nytt busstorg. I utredningen tar man även höjd för ett ökat resande, exempelvis möjliggörs för fyra hållplatslägen för regionbuss, jämfört med dagens 3.

Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken.

Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Många äldre med eller utan sina rullatorer tar sina dagliga promenader runt och i Järnvägsparken. Ta INTE den glädjen och friheten ifrån dem. Bahnhof's parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/ kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökas trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Sockerbruksgatan 9 A, 2021-12-03
JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet.

Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. VARFÖR göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Negativ miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklister har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand.

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämnings har gjorts. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i stationsområdet.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Transporter står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Nollutsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Ett förslag: Bygg stadshuset på Södra Sjukhusområdet.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Kommentar: Detaljplanen medger inte några nya byggnader inom planområdet.

Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer.

Kommentar: Trafikutredning Järnvägsgatans förlängning - Bussterminal Ängelholms kommun, Atkins 2021-04-07 har tittat på utrymmesbehovet för nytt busstorg. I utredningen tar man även höjd för ett ökat resande, exempelvis möjliggörs för fyra hållplatslägen för regionbuss, jämfört med dagens 3.

Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Bahnhofens parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökas trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Sockerbruksgatan 13 B, 2021-12-03

Detaljplan 3:49 m fl Stationsområdet Ängelholm har inte förekommit tidigare utan varit en del av 3:136. Yttrande på den detaljplanen pågick fram till 211102. I detaljplan 3:136 finns även byggnation inom stationsområdet upptaget vilket nu inte finns med i 3:49. Även detaljplan 3:28 m fl Centrum-Nybroområdet är också nu ute för granskning. Mycket att på kort tid sätta sig in i för engagerade kommun invånare.

Detaljplanens genomförande bedöms inte få sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap § 34 eller i Miljöbalken 6 kap § 11 enl planförslaget. Det kommer genomförandet av planen att få: Det nya busstorget söder om stationsbyggnaden vid mittövergången till spåren kommer att ligga nära ån där Järnvägsgatan möter Landshövdingevägen. Här måste strandskyddet gälla då avståndet på närmsta delen till ån är mindre än 50 m från området.

Kommentar: De södra delarna av planområdet ligger inom det generella strandskyddet för Rönne å, vilket omfattar ett område inom 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet är upphävt för aktuellt område men återinträder vid upprättandet av en ny detaljplan. Detaljplanen föreslår att strandskyddet upphävs. Det området där strandskyddet upphävs är idag till stora delar planlagt som kvartersmark. Planförslaget innebär att stora delar av området kommer planläggas som allmän plats, vilket bättre säkerställer allmänhetens tillgång till strandområdet.

På det planerade busstorget till ytan mycket mindre än det nuvarande måste många resenärer mötas. Ingen beräkning har gjorts på hur många av tågresenärerna som åker buss till eller ifrån stationen. Många kommer till stationen cyklandes gåendes eller blir skjutsade. Det blir de oskyddade trafikanterna som får dela området vid mittövergången med bussarna. Trafikfarligt och olämpligt för människors hälsa dessutom. Det nuvarande busstorget med takförsedda mini väntplatser har ett optimalt läge vid plattform 1 som kommer att vara kvar och förlängas. De större långa och tunga regionbussarna behöver plats för angöring. När busschauffören sedan skall göra en vänstersväng ut från området ser det ut att vara en omöjlighet, en skrivbordsprodukt som inte är anpassad efter verkliga förhållanden.

Trafikutredning Järnvägsgatans förlängning - Bussterminal Ängelholms kommun, Atkins 2021-04-07 har tittat på utrymmesbehovet för nytt busstorg. Utredningen visar att området är tillräckligt stort. I utredningen tar man även höjd för ett ökat resande, exempelvis möjliggörs för fyra hållplatslägen för regionbuss, jämfört med dagens 3. Utredningen har även tittat på aspekter såsom trygghet och säkerhet. Exempelvis föreslås alla passager över Järnvägsgatan upphöjda för gående och cyklister, vilket bedöms öka säkerheten för oskyddade trafikanter. Funktioner såsom korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, ersättningsbussar och cykelparkering, som idag finns söder om stationshuset kommer flyttas norr om stationshuset i samband med att det nya busstorget byggs.

Utsikten från mittperrongen mot staden ån järnvägsparken och bron kommer att skymmas av bussarna. I stället kunde här finnas öppen yta och lite längre bort cykelgarage plats för elsparkcyklar mopeder, korttidsparkering, handikapplatser etc. På området skall tunnel till Järnvägmuseet och skogen finnas. Det innebär nivåskillnad på området för framkomlighet till den. Även parkering för besökare till Järnvägmuseet och andra bör finnas här. För de

som kommer med bil söder ifrån behövs parkeringsalternativ till parkeringshus och billigare alternativ för att pendling skall gå ihop ekonomiskt. De söder ifrån skall inte behöva köra förbi stationen för att parkera och väldigt många kommer till stationen söder ifrån.

Kommentar: Inom området söder om stationsbuset finns plats för nytt busstorg, ny gång- och cykelanslutning till Järnvägstunneln samt parkering. I samband med ombyggnation av ytorna kommer funktionerna att omorganiseras något vilket innebär att anslutningen till Järnvägstunneln kommer flyttas något söderut och ta en del av befintlig parkeringsplats i anspråk. Detaljplanen säkerställer att tillräckligt stor yta för respektive funktion finns tillgänglig men reglerar inte i detalj hur ytorna kommer att utformas. I planbeskrivningen redovisas ett förslag.

Ny vägsträckning kommer att byggas enl. plan. Det innebär stora markarbeten över och under mark där det finns många ledningar (el , värme o telenät) som måste flyttas. Ett kostsamt och onödigt projekt. Att ändra Järnvägsgatan här blir intrång på befintlig parkmiljö och planen behöver därför göras om. Då den nya sträckningen av Järnvägsgatan dras behöver det nuvarande busstorget tas i anspråk och flyttas. Det finns plats för alternativa lösningar och en vägdragning som tillåter busstorget vara kvar.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/ kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökas trygghet för oskyddade trafikanter i området. Järnvägsgatans nya sträckning finns med i planprogrammet för stationsområdet som antogs 2017. Syftet med att dra om järnvägsgatans sträckning är bland annat för att samla områdets bullerkällor så nära järnvägen som möjligt. Det medför i sin tur bättre ljudmiljöer för de boende, både för de som flyttar in i tillkommande bebyggelse liksom för de som redan bor i området.

Stationsområdet Ängelholm (från 1800- talets slut) är en av få bevarade sammanhållna järnvägsmiljöer som finns kvar och området har miljö klass 1 vilket innebär att den är oersättlig och av riksintresse. Ökning av trafiken i dess närmiljö får därmed en stor negativ påverkan på byggnaderna. Resenärer och många med dem kan få en plats att ta del av denna unika kulturmiljö. En bred stadsgata här förstör för all framtid det som är av riksintresse och en stor del av Ängelholms historia och hjärta.

Kommentar: Kommunens bedömning är att detaljplanen inte kommer påverka befintlig kulturmiljöskyddad bebyggelse i anslutning till planområdet negativt.

Framför en av byggnaderna Bahnhof finns trädplantering med ett 25- tal relativt unga träd som behövs för miljön och klimatet. En ny park planeras på ett område som inte geografiskt hänger samman med detaljplanen. Vad är tanken med den? Parkområdet borde istället finnas inom stationsområdet och då företrädesvis vid Bahnhof så den unika miljön kan tillvaratas med befintliga träd. En huvudgata här framför byggnaderna kommer att förstöra det karaktäristiska området med oersättliga värden för kultur och miljö.

Kommentar: Området som planläggs som park i detaljplanen ska bli stationsområdets nya stadsdelspark. I planbeskrivningen redovisas ett förslag på hur parken skulle kunna se ut. Planering och genomförande av parken sker efter att detaljplanen fått laga kraft.

Området ägs av flera markägare och kommunen måste ifall planen blir verklighet lösa in fastigheter och markområden till en okänd summa. Detta projekt med ny bred gata alla markarbeten byggnation (busskurer) har inte kostnadsberäknats. Att inte byggnation finns medtaget i denna plan är anmärkningsvärt då byggnation planeras alldeles intill denna gestaltning.

I detta planprogram tas inte några initiativ till framtiden om ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne/ Ängelholm 2030. Stadens identitet som en lugn trygg vacker mindre stad med närhet till ån måste tas tillvara och inte förstöras av nya bilvägar genom centrala delar av stan och där stationsområdet blir föremål för exploatering.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Sockerbruksgatan 11 C, 2021-12-03

JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN.

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet

Området ägs av flera markägare och kommunen måste ifall planen blir verklighet lösa in fastigheter och markområden till en okänd summa. Detta projekt med ny bred gata, alla markarbeten, byggnation (busskurer) har inte kostnadsberäknats. Att inte byggnation finns med överhuvudtaget i denna plan är anmärkningsvärt då byggnation planeras alldeles in till denna gestaltning. I detta planprogram tas inte några initiativ till framtiden om ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne/Ängelholm 2030.

Busstorget har nyligen iordning till det bättre för många. ALLT är samlat på ett ställe. Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. VARFÖR göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Vi som pendlare och passerar järnvägsområdet och järnvägsparken flera gånger varje dag, vi ser, lägger märke till och uppskattar att det finns "space" och fri sikt för att kunna ta sig fram och hamna rätt. Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Bevara öppenheten och tillgängligheten så minskar otryggheten, "tillhåll", skadegörelse och nedskräpning.

Varför SLÖSA med våra skattepengar och utmana TÅLAMODET hos oss som passerar och pendlar NÄR DET FUNGERAR BRA.

De senaste åren har och kommer vi tacklas med dubbelspårsbyggnationen och dess kringområden och dennes tunga trafik och oväsen. Plus all tung trafik som passerar dag som natt till t.ex. nybyggna på parallelltrapetsen, på förde detta badhustomten och före detta Scantomten. DET KOMMER ATT

FORTSÄTTA i många år framöver, om omläggning av busstorget görs och stadshuset byggs och om Klippanvägen förläggning blir av. Ska vi behöva vistas i en BYGGARBETSPLATS på vår fritid och när vi åker till och från skola och jobb? SNÄLLA SKONA OSS FRÅN DET.

Konsekvenser blir negativa för miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området. VARFÖR vända upp och ner på ALLT och skapa KAOS och förvirring och irritation BARA för att ett stadshus ska få plats? Stadshuset borde definitivt INTE byggas i järnvägsområdet där ytorna är begränsade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilsplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklister har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand!

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämning har gjorts. Om olyckan skulle vara framme i järnvägsområdet blir det rejält trångt och smalt för andra utryckningsfordon att ta sig fram till bl.a. Sockerbruksområdet (gamla och nya) och Saftstationen. Då blir också framkomligheten för bussar, bilister, cyklister och gående riskfylld och svår.

Trafiken har redan ökat i stationsområdet och beräknas öka med 20-40%. Antalet gångtrafikanter och cyklister kommer också att öka.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Detaljplanen genomförande bedöms inte få sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap § 34 eller Miljöbalken 6 kap § 11 enligt planförslaget. Det kommer genomförandet av detaljplanen att få: Det nya busstorget söder om Stationsbyggnaden vid mittövergången till spåren kommer att ligga nära ån där Järnvägsgatan möter Landshövdingevägen. Här måste strandskyddet gälla då avståndet på närmsta delen till Rönne å är mindre än 50 m från området. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i järnvägsområdet/stationsområdet.

Kommentar: De södra delarna av planområdet ligger inom det generella strandskyddet för Rönne å, vilket omfattar ett område inom 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet är upphävt för aktuellt område men återinträder vid upprättandet av en ny detaljplan. Detaljplanen föreslår att strandskyddet upphävs. Det området där strandskyddet upphävs är idag till stora delar planlagt som kvartersmark. Planförslaget innebär att stora delar av området kommer planläggas som allmän plats, vilket bättre säkerställer allmänhetens tillgång till strandområdet.

Utsläppen måste minska NU. Den globala uppvärmningen går för snabbt. Vi utsätts för oförutsägbara händelser såsom t.ex. skyfall, bränder, torka och översvämningar. Ni och vi tillsammans måste agera NU. Trafiken står för 30%

av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Noll-utsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Om Järnvägsgatan/Industrigatan rätas ut genererar det bl.a. tyvärr högre hastigheter. Med andra ord, bevara nuvarande kurva/sväng vid Sockerbruksgatan, får då en behagligare och säkrare miljö att vistas i. Kombinationen utav åtgärder som underlättar för gående och cyklister och kollektivtrafik genererar en lugnare stadsmiljö med färre olyckstillbud.

Kommentar: Järnvägsgatans nya sektion bedöms bidra till en ökad trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter samt till en mer attraktiv stadsmiljö. Den del av Järnvägsgatan som omfattas av denna detaljplan ersätter befintlig Industrigata på samma sträcka. Industrigatan består idag av en ca 7 meter bred körbana samt gång- och cykelbana som delar på en yta som är ca 2,8 meter bred i direkt anslutning till körbanan. Järnvägsgatans nya sektion föreslår en körbana som är 6,5 meter bred, en skäljeremsa som är 3 meter bred för plantering och hantering av dagvatten samt en separerad gång- och cykelbanan som är 4 meter bred. Gatans totala bredd ökar med till förmån för de oskyddade trafikanterna samt för att möjliggöra en grön stadsgata.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Denna miljö är viktig att ta hand om på ett hållbart sätt så att även framtidens människor kan få uppleva den. Stationsområdet Ängelholm (från 1800-talets slut) är en av de få bevarade sammanhållna järnvägsmiljöer som finns kvar och området har miljö klass 1 vilket innebär att den är oersättlig och av riksintresse. Ökningen av trafiken i dess närmiljö får därmed en stor negativ påverkan på byggnaderna. Resenärer och många med dem kan få en plats att ta del av denna unika kulturmiljö. En bred stadsgata här förstör för all framtid det som är av riksintresse och en stor del av Ängelholms historia och hjärta.

Kommentar: Kommunens bedömning är att detaljplanen inte kommer påverka befintlig kulturmiljöskyddad bebyggelse i anslutning till planområdet negativt.

Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer. Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en

byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Då främjar vi cykelanvändningen och att röra på sig. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken. Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Denna utomhusmötesplats är en grönskande, svalkande, lättillgänglig, vacker välkomnande, öppen och helt underbar plats. Många äldre med eller utan sina rollatorer tar sina dagliga promenader runt och i Järnvägsparken. Ta INTE den glädjen ifrån dem.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/ kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökad trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Vi uppskattar mycket den kulturella betydelsen som parken och stationshuset och omgivningarna innebär för stationsområdet. Bahnhof's parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks. Vi äldre och även yngre hade uppskattat att ha ett "utomhus-väntplats-område" nära järnvägsstationen. BLIR DÅ EN ATTRAKTIV OCH POPULÄR MÖTESPLATS.

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Behåll utbudet av diverse affärer runt t.ex. Storgatan och Östergatan och Nya Torg och Villan så att vi slipper ett ÖDE OCH TOMT city. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM. Ni säger att ni lyssnar och tar tillvara invånarnas synpunkter och idéer, nu kan NI bevisa det.

Ett förslag: Bygg stadshuset på Södra Sjukhusområdet.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Sockerbruksgatan 13 C, 2021-12-03 JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN.

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet

Området ägs av flera markägare och kommunen måste ifall planen blir verklighet lösa in fastigheter och markområden till en okänd summa. Detta projekt med ny bred gata, alla markarbeten, byggnation (busskurer) har inte kostnadsberäknats. Att inte byggnation finns med överhuvudtaget i denna plan är anmärkningsvärt då byggnation planeras alldeles in till denna gestaltning. I detta planprogram tas inte några initiativ till framtiden om ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne/Ångelholm 2030.

Busstorget har nyligen iordning till det bättre för många. ALLT är samlat på ett ställe. Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. VARFÖR göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Vi som pendlare och passerar järnvägsområdet och järnvägsparken flera gånger varje dag, vi ser, lägger märke till och uppskattar att det finns "space" och fri sikt för att kunna ta sig fram och hamna rätt. Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Bevara öppenheten och tillgängligheten så minskar otryggheten, "tillhåll", skadegörelse och nedskräpning.

Varför SLÖSA med våra skattepengar och utmana TÅLAMODET hos oss som passerar och pendlar NÄR DET FUNGERAR BRA.

De senaste åren har och kommer vi tacklas med dubbelspårsbyggnationen och dess kringområden och dennes tunga trafik och oväsen. Plus all tung trafik som passerar dag som natt till t.ex. nybyggena på parallelltrapetsen, på förde detta badhustomten och före detta Scantomten. DET KOMMER ATT FORTSÄTTA i många år framöver, om omläggning av busstorget görs och stadshuset byggs och om Klippanvägen förläggning blir av. Ska vi behöva vistas i en BYGGARBETSPLATS på vår fritid och när vi åker till och från skola och jobb? SNÄLLA SKONA OSS FRÅN DET.

Konsekvenser lir negativa för miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området. VARFÖR vända upp och ner på ALLT och skapa KAOS och förvirring och irritation BARA för att ett stadshus ska få plats? Stadshuset borde definitivt INTE byggas i järnvägsområdet där ytorna är begränsade.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaup- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilsplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklister har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Kommentar: De funktioner som idag finns på delar av den ytan som avsätts för nytt busstorget i detaljplanen planeras flytta norr om stationsbuset. Här kommer finnas plats för korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, cykelparkering och ersättningsbussar.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand!

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämning har gjorts. Om olyckan skulle vara framme i järnvägsområdet blir det rejält trångt och smalt för andra utryckningsfordon att ta sig fram till bl.a. Sockerbruksområdet (gamla och nya) och Saftstationen. Då blir också framkomligheten för bussar, bilister, cyklister och gående riskfylld och svår.

Trafiken har redan ökat i stationsområdet och beräknas öka med 20-40%. Antalet gångtrafikanter och cyklister kommer också att öka.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Detaljplanen genomförande bedöms inte få sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap § 34 eller Miljöbalken 6 kap § 11 enligt planförslaget. Det kommer genomförandet av detaljplanen att få: Det nya busstorget söder om Stationsbyggnaden vid mittövergången till spåren kommer att ligga nära ån där Järnväggsgatan möte Landshövdingevägen. Här måste strandskyddet gälla då avståndet på närmsta delen till Rönne å är mindre än 50 m från området. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i järnvägsområdet/stationsområdet.

Kommentar: De södra delarna av planområdet ligger inom det generella strandskyddet för Rönne å, vilket omfattar ett område inom 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet är upphävt för aktuellt område men återinträder vid upprättandet av en ny detaljplan. Detaljplanen föreslår att strandskyddet upphävs. Det området där strandskyddet upphävs är idag till stora delar planlagt som kvartersmark. Planförslaget innebär att stora delar av området kommer planläggas som allmän plats, vilket bättre säkerställer allmänhetens tillgång till strandområdet.

Utsläppen måste minska NU. Den globala uppvärmningen går för snabbt. Vi utsatt för oförutsägbara händelser såsom t.ex. skyfall, bränder, torka och översvämningar. Ni och vi tillsammans måste agera NU. Trafiken står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Noll-utsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Om Järnväggsgatan/Industrigatan rätas ut genererar det bl.a. tyvärr högre hastigheter. Med andra ord, bevara nuvarande kurva/sväng vid Sockerbruksgatan, får då en behagligare och säkrare miljö att vistas i. Kombinationen utav åtgärder som underlättar för gående och cyklister och kollektivtrafik genererar en lugnare stadsmiljö med färre olyckstillbud.

Kommentar: Järnväggsgatans nya sektion bedöms bidra till en ökad trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter samt till en mer attraktiv stadsmiljö. Den del av Järnväggsgatan som omfattas av denna detaljplan ersätter befintlig Industrigata på samma sträcka. Industrigatan består idag av en ca 7 meter bred körbana samt gång- och cykelbana som delar på en yta som är ca 2,8 meter bred i direkt anslutning till körbanan. Järnväggsgatans nya sektion föreslår en körbana som är 6,5 meter bred, en skiljeremsa som är 3 meter bred för plantering och hantering av dagvatten samt en separerad gång- och cykelbanan som är 4 meter bred. Gatans totala bredd ökar med till förmån för de oskyddade trafikanterna samt för att möjliggöra en grön stadsgata.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Denna miljö är viktig att ta hand om på ett hållbart sätt så att även framtidens människor kan få uppleva den. Stationsområdet Ängelholm (från 1800-talets slut) är en av de få bevarade sammanhållna järnvägsmiljöer som finns kvar och området har miljö klass 1 vilket innebär att den är oersätlig och av riksintresse. Ökningen av trafiken i dess närmiljö får därmed en stor negativ påverkan på byggnaderna. Resenärer och många med dem kan få en plats att ta del av denna unika kulturmiljö. En bred stadsgata här förstör för all framtid det som är av riksintresse och en stor del av Ängelholms historia och hjärta.

Kommentar: Kommunens bedömning är att detaljplanen inte kommer påverka befintlig kulturmiljöskyddad bebyggelse i anslutning till planområdet negativt.

Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer. Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och

annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Då främjar vi cykelanvändningen och att röra på sig. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken. Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Denna utomhusmötesplats är en grönskande, svalkande, lättillgänglig, vacker välkomnande, öppen och helt underbar plats. Många äldre med eller utan sina rollatorer tar sina dagliga promenader runt och i Järnvägsparken. Ta INTE den glädjen ifrån dem.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/ kommande Järnväggata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökas trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Vi uppskattar mycket den kulturella betydelsen som parken och stationshuset och omgivningarna innebär för stationsområdet. Bahnhof's parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks. Vi äldre och även yngre hade uppskattat att ha ett ”utomhusväntplats-område” nära järnvägsstationen. BLIR DÅ EN ATTRAKTIV OCH POPULÄR MÖTESPLATS.

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Behåll utbudet av diverse affärer runt t.ex. Storgatan och Östergatan och Nya Torg och Villan så att vi slipper ett ÖDE OCH TOMT city. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM. Ni säger att ni lyssnar och tar tillvara invånarnas synpunkter och idéer, nu kan NI bevisa det.

Ett förslag: Bygg stadshuset på Södra Sjukhusområdet.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Sockerbruksgatan 13, 2021-12-03 JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN.

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet

Området ägs av flera markägare och kommunen måste ifall planen blir verklighet lösa in fastigheter och markområden till en okänd summa. Detta projekt med ny bred gata, alla markarbeten, byggnation (busskurer) har inte kostnadsberäknats. Att inte byggnation finns med överhuvudtaget i denna plan är anmärkningsvärt då byggnation planeras alldeles in till denna gestaltning. I detta planprogram tas inte några initiativ till framtiden om ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne/Ångelholm 2030.

Busstorget har nyligen iordning till det bättre för många. ALLT är samlat på ett ställe. Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. VARFÖR göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Vi som pendlare och passerar järnvägsområdet och järnvägsparken flera gånger varje dag, vi ser, lägger märke till och uppskattar att det finns "space" och fri sikt för att kunna ta sig fram och hamna rätt. Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Bevara öppenheten och tillgängligheten så minskar otryggheten, "tillhåll", skadegörelse och nedskräpning.

Varför SLÖSA med våra skattepengar och utmana TÅLAMODET hos oss som passerar och pendlar NÄR DET FUNGERAR BRA.

De senaste åren har och kommer vi tacklas med dubbelspårsbyggnationen och dess kringområden och dennes tunga trafik och oväsen. Plus all tung trafik som passerar dag som natt till t.ex. nybyggena på parallelltrapetsen, på förde detta badhustomten och före detta Scantomten. DET KOMMER ATT FORTSÄTTA i många år framöver, om omläggning av busstorget görs och stadshuset byggs och om Klippanvägen förläggning blir av. Ska vi behöva vistas i en BYGGARBETSPLATS på vår fritid och när vi åker till och från skola och jobb? SNÄLLA SKONA OSS FRÅN DET.

Konsekvenser lir negativa för miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området. VARFÖR vända upp och ner på ALLT och skapa KAOS och förvirring och irritation BARA för att ett stadshus ska få plats? Stadshuset borde definitivt INTE byggas i järnvägsområdet där ytorna är begränsade.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaup- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilsplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklister har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Kommentar: De funktioner som idag finns på delar av den ytan som avsätts för nytt busstorg i detaljplanen planeras flytta norr om stationsbuset. Här kommer finnas plats för korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, cykelparkering och ersättningsbussar.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand!

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämnings har gjorts. Om olyckan skulle vara framme i järnvägsområdet blir det rejält trångt och smalt för andra utryckningsfordon att ta sig fram till bl.a. Sockerbruksområdet (gamla och nya) och Saftstationen. Då blir också framkomligheten för bussar, bilister, cyklister och gående riskfylld och svår.

Trafiken har redan ökat i stationsområdet och beräknas öka med 20-40%. Antalet gångtrafikanter och cyklister kommer också att öka.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Detaljplanen genomförande bedöms inte få sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap § 34 eller Miljöbalken 6 kap § 11 enligt planförslaget. Det kommer genomförandet av detaljplanen att få: Det nya busstorget söder om Stationsbyggnaden vid mittövergången till spåren kommer att ligga nära ån där Järnväggsgatan möte Landshövdingevägen. Här måste strandskyddet gälla då avståndet på närmsta delen till Rönne å är mindre än 50 m från området. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i järnvägsområdet/stationsområdet.

Kommentar: De södra delarna av planområdet ligger inom det generella strandskyddet för Rönne å, vilket omfattar ett område inom 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet är upphävt för aktuellt område men återinträder vid upprättandet av en ny detaljplan. Detaljplanen föreslår att strandskyddet upphävs. Det området där strandskyddet upphävs är idag till stora delar planlagt som kvartersmark. Planförslaget innebär att stora delar av området kommer planläggas som allmän plats, vilket bättre säkerställer allmänhetens tillgång till strandområdet.

Utsläppen måste minska NU. Den globala uppvärmningen går för snabbt. Vi utsätts för oförutsägbara händelser såsom t.ex. skyfall, bränder, torka och översvämnings. Ni och vi tillsammans måste agera NU. Trafiken står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Noll-utsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Om Järnväggsgatan/Industrigatan rätas ut genererar det bl.a. tyvärr högre hastigheter. Med andra ord, bevara nuvarande kurva/sväng vid Sockerbruksgatan, får då en behagligare och säkrare miljö att vistas i. Kombinationen utav åtgärder som underlättar för gående och cyklister och kollektivtrafik genererar en lugnare stadsmiljö med färre olyckstillbud.

Kommentar: Järnvägsgatans nya sektion bedöms bidra till en ökad trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter samt till en mer attraktiv stadsmiljö. Den del av Järnvägsgatan som omfattas av denna detaljplan ersätter befintlig Industrigata på samma sträcka. Industrigatan består idag av en ca 7 meter bred körbana samt gång- och cykelbana som delar på en yta som är ca 2,8 meter bred i direkt anslutning till körbanan. Järnvägsgatans nya sektion föreslår en körbana som är 6,5 meter bred, en skiljeremsa som är 3 meter bred för plantering och hantering av dagvatten samt en separerad gång- och cykelbanan som är 4 meter bred. Gatans totala bredd ökar med till förmån för de oskyddade trafikanterna samt för att möjliggöra en grön stadsgata.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Denna miljö är viktig att ta hand om på ett hållbart sätt så att även framtidens människor kan få uppleva den. Stationsområdet Ängelholm (från 1800-talets slut) är en av de få bevarade sammanhållna järnvägsmiljöer som finns kvar och området har miljö klass 1 vilket innebär att den är oersättlig och av riksintresse. Ökningen av trafiken i dess närmiljö får därmed en stor negativ påverkan på byggnaderna. Resenärer och många med dem kan få en plats att ta del av denna unika kulturmiljö. En bred stadsgata här förstör för all framtid det som är av riksintresse och en stor del av Ängelholms historia och hjärta.

Kommentar: Kommunens bedömning är att detaljplanen inte kommer påverka befintlig kulturmiljöskyddad bebyggelse i anslutning till planområdet negativt.

Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer. Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Då främjar vi cykelanvändningen och att röra på sig. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken. Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Denna utomhusmötesplats är en grönskande, svalkande, lättillgänglig, vacker välkomnande, öppen och helt underbar plats. Många äldre

med eller utan sina rollatorer tar sina dagliga promenader runt och i Järnvägsparken. Ta INTE den glädjen ifrån dem.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industriegata/kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökas trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Vi uppskattar mycket den kulturella betydelsen som parken och stationshuset och omgivningarna innebär för stationsområdet. Bahnhofs parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks. Vi äldre och även yngre hade uppskattat att ha ett ”utomhus-väntplats-område” nära järnvägsstationen. **BLIR DÅ EN ATTRAKTIV OCH POPULÄR MÖTESPLATS.**

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Behåll utbudet av diverse affärer runt t.ex. Storgatan och Östergatan och Nya Torg och Villan så att vi slipper ett ÖDE OCH TOMT city. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. **FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM.** Ni säger att ni lyssnar och tar tillvara invånarnas synpunkter och idéer, nu kan NI bevisa det.

Ett förslag: Bygg stadshuset på Södra Sjukhusområdet.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Sockerbruksgatan 13 C, 2021-12-03 **JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN**

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet.

Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. **VARFÖR** göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Negativ miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklister har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Kommentar: De funktioner som idag finns på delar av den ytan som avsätts för nytt busstorg i detaljplanen planeras flytta norr om stationshuset. Här kommer finnas plats för korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, cykelparkering och ersättningsbussar.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand.

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämning har gjorts. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i stationsområdet.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Transporter står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Nollutsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Ingen bebyggelse i Järnvägsparken.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer.

Kommentar: Trafikutredning Järnvägsgatans förlängning - Bussterminal Ängelholms kommun, Atkins 2021-04-07 har tittat på utrymmesbehovet för nytt busstorg. I utredningen tar man även höjd för ett ökat resande, exempelvis möjliggörs för fyra hållplatslägen för regionbuss, jämfört med dagens 3.

Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm

vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken.

Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Bahnhofs parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/ kommande Järnvägsruta. Inträngen bedöms som motiverat då det bidrar till ökas trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Sockerbruksgatan 13 B, 2021-12-03 JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN.

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet

Området ägs av flera markägare och kommunen måste ifall planen blir verklighet lösa in fastigheter och markområden till en okänd summa. Detta projekt med ny bred gata, alla markarbeten, byggnation (busskurer) har inte kostnadsberäknats. Att inte byggnation finns med överhuvudtaget i denna plan

är anmärkningsvärt då byggnation planeras alldeles in till denna gestaltning. I detta planprogram tas inte några initiativ till framtiden om ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne/Ångelholm 2030.

Busstorget har nyligen iordning till det bättre för många. ALLT är samlat på ett ställe. Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. VARFÖR göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Vi som pendlare och passerar järnvägsområdet och järnvägsparken flera gånger varje dag, vi ser, lägger märke till och uppskattar att det finns "space" och fri sikt för att kunna ta sig fram och hamna rätt. Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Bevara öppenheten och tillgängligheten så minskar otryggheten, "tillhåll", skadegörelse och nedskräpning.

Varför SLÖSA med våra skattepengar och utmana TÅLAMODET hos oss som passerar och pendlar NÄR DET FUNGERAR BRA.

De senaste åren har och kommer vi tacklas med dubbelspårsbyggnationen och dess kringområden och dennes tunga trafik och oväsen. Plus all tung trafik som passerar dag som natt till t.ex. nybyggena på parallelltrapetsen, på förde detta badhustomten och före detta Scantomten. DET KOMMER ATT FORTSÄTTA i många år framöver, om omläggning av busstorget görs och stadshuset byggs och om Klippanvägen förläggning blir av. Ska vi behöva vistas i en BYGGARBETSPLATS på vår fritid och när vi åker till och från skola och jobb? SNÄLLA SKONA OSS FRÅN DET.

Konsekvenser blir negativa för miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området. VARFÖR vända upp och ner på ALLT och skapa KAOS och förvirring och irritation BARA för att ett stadshus ska få plats? Stadshuset borde definitivt INTE byggas i järnvägsområdet där ytorna är begränsade.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklister har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Kommentar: De funktioner som idag finns på delar av den ytan som avsätts för nytt busstorg i detaljplanen planeras flytta norr om stationsbusset. Här kommer finnas plats för korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, cykelparkering och ersättningsbussar.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand!

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämning har gjorts. Om olyckan skulle vara framme i järnvägsområdet blir det rejält trångt och smalt för andra utryckningsfordon att ta sig fram till bl.a. Sockerbruksområdet (gamla och nya) och Saftstationen. Då blir också framkomligheten för bussar, bilister, cyklister och gående riskfylld och svår.

Trafiken har redan ökat i stationsområdet och beräknas öka med 20-40%. Antalet gångtrafikanter och cyklister kommer också att öka.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Detaljplanen genomförande bedöms inte få sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap § 34 eller Miljöbalken 6 kap § 11 enligt planförslaget. Det kommer genomförandet av detaljplanen att få: Det nya busstorget söder om Stationsbyggnaden vid mittövergången till spåren kommer att ligga nära ån där Järnväggsgatan möte Landshövdingevägen. Här måste strandskyddet gälla då avståndet på närmsta delen till Rönne å är mindre än 50 m från området. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i järnvägsområdet/stationsområdet.

Kommentar: De södra delarna av planområdet ligger inom det generella strandskyddet för Rönne å, vilket omfattar ett område inom 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet är upphävt för aktuellt område men återinträder vid upprättandet av en ny detaljplan. Detaljplanen föreslår att strandskyddet upphävs. Det området där strandskyddet upphävs är idag till stora delar planlagt som kvartersmark. Planförslaget innebär att stora delar av området kommer planläggas som allmän plats, vilket bättre säkerställer allmänhetens tillgång till strandområdet.

Utsläppen måste minska NU. Den globala uppvärmningen går för snabbt. Vi utsatt för oförutsägbara händelser såsom t.ex. skyfall, bränder, torka och översvämningar. Ni och vi tillsammans måste agera NU. Trafiken står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Noll-utsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Om Järnväggsgatan/Industrigatan rätas ut genererar det bl.a. tyvärr högre hastigheter. Med andra ord, bevara nuvarande kurva/sväng vid Sockerbruksgatan, får då en behagligare och säkrare miljö att vistas i. Kombinationen utav åtgärder som underlättar för gående och cyklister och kollektivtrafik genererar en lugnare stadsmiljö med färre olyckstillbud.

Kommentar: Järnväggsgatans nya sektion bedöms bidra till en ökad trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter samt till en mer attraktiv stadsmiljö. Den del av Järnväggsgatan som omfattas av denna detaljplan ersätter befintlig Industrigata på samma sträcka. Industrigatan består idag av en ca 7 meter bred körbana samt gång- och cykelbana som delar på en yta som är ca 2,8 meter bred i direkt anslutning till körbanan. Järnväggsgatans nya sektion föreslår en

körbana som är 6,5 meter bred, en skiljeremsa som är 3 meter bred för plantering och hantering av dagvatten samt en separerad gång- och cykelbanan som är 4 meter bred. Gatans totala bredd ökar med till förmån för de oskyddade trafikanterna samt för att möjliggöra en grön stadsgata.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Denna miljö är viktig att ta hand om på ett hållbart sätt så att även framtidens människor kan få uppleva den. Stationsområdet Ängelholm (från 1800-talets slut) är en av de få bevarade sammanhållna järnvägsmiljöer som finns kvar och området har miljö klass 1 vilket innebär att den är oersätlig och av riksintresse. Ökningen av trafiken i dess närmiljö får därmed en stor negativ påverkan på byggnaderna. Resenärer och många med dem kan få en plats att ta del av denna unika kulturmiljö. En bred stadsgata här förstör för all framtid det som är av riksintresse och en stor del av Ängelholms historia och hjärta.

Kommentar: Kommunens bedömning är att detaljplanen inte kommer påverka befintlig kulturmiljöskyddad bebyggelse i anslutning till planområdet negativt.

Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer. Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Då främjar vi cykelanvändningen och att röra på sig. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken. Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Denna utomhusmötesplats är en grönskande, svalkande, lättillgänglig, vacker välkomnande, öppen och helt underbar plats. Många äldre med eller utan sina rollatorer tar sina dagliga promenader runt och i Järnvägsparken. Ta INTE den glädjen ifrån dem.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökad trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Vi uppskattar mycket den kulturella betydelsen som parken och stationshuset och omgivningarna innebär för stationsområdet. Bahnhofs parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks. Vi äldre och även yngre hade uppskattat att ha ett ”utomhus-väntplats-område” nära järnvägsstationen. **BLIR DÅ EN ATTRAKTIV OCH POPULÄR MÖTESPLATS.**

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Behåll utbudet av diverse affärer runt t.ex. Storgatan och Östergatan och Nya Torg och Villan så att vi slipper ett ÖDE OCH TOMT city. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. **FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM.** Ni säger att ni lyssnar och tar tillvara invånarnas synpunkter och idéer, nu kan NI bevisa det.

Ett förslag: Bygg stadshuset på Södra Sjukhusområdet.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Sockerbruksgatan 13 B, 2021-12-03 **JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN**

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet.

Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. **VARFÖR** göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Negativ miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och

släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklisterna har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Kommentar: De funktioner som idag finns på delar av den ytan som avsätts för nytt busstorg i detaljplanen planeras flytta norr om stationshuset. Här kommer finnas plats för korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, cykelparkering och ersättningsbussar.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand.

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämning har gjorts. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i stationsområdet.

Kommentar: Detaljplanen medger inte några nya byggnader inom planområdet.

Transporter står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Nollutsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer.

Kommentar: Trafikutredning Järnvägsgatans förlängning - Bussterminal Ängelholms kommun, Atkins 2021-04-07 har tittat på utrymmesbehovet för nytt busstorg. I utredningen tar man även höjd för ett ökat resande, exempelvis möjliggörs för fyra hållplatslägen för regionbuss, jämfört med dagens 3.

Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten

och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Bahnhofs parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökad trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkomnandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Sockerbruksgatan 13 , 2021-12-03 JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN.

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet

Området ägs av flera markägare och kommunen måste ifall planen blir verklighet lösa in fastigheter och markområden till en okänd summa. Detta projekt med ny bred gata, alla markarbeten, byggnation (busskurer) har inte kostnadsberäknats. Att inte byggnation finns med överhuvudtaget i denna plan är anmärkningsvärt då byggnation planeras alldeles in till denna gestaltning. I

detta planprogram tas inte några initiativ till framtiden om ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne/Ängelholm 2030.

Busstorget har nyligen iordning till det bättre för många. ALLT är samlat på ett ställe. Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. VARFÖR göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Vi som pendlare och passerar järnvägsområdet och järnvägsparken flera gånger varje dag, vi ser, lägger märke till och uppskattar att det finns "space" och fri sikt för att kunna ta sig fram och hamna rätt. Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Bevara öppenheten och tillgängligheten så minskar otryggheten, "tillhåll", skadegörelse och nedskräpning.

Varför SLÖSA med våra skattepengar och utmana TÅLAMODET hos oss som passerar och pendlar NÄR DET FUNGERAR BRA.

De senaste åren har och kommer vi tacklas med dubbelspårsbyggnationen och dess kringområden och dennes tunga trafik och oväsen. Plus all tung trafik som passerar dag som natt till t.ex. nybyggena på parallelltrapetsen, på förde detta badhustomten och före detta Scantomten. DET KOMMER ATT FORTSÄTTA i många år framöver, om omläggning av busstorget görs och stadshuset byggs och om Klippanvägen förläggning blir av. Ska vi behöva vistas i en BYGGARBETSPLATS på vår fritid och när vi åker till och från skola och jobb? SNÄLLA SKONA OSS FRÅN DET.

Konsekvenser blir negativa för miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området. VARFÖR vända upp och ner på ALLT och skapa KAOS och förvirring och irritation BARA för att ett stadshus ska få plats? Stadshuset borde definitivt INTE byggas i järnvägsområdet där ytorna är begränsade.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilsplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklister har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Kommentar: De funktioner som idag finns på delar av den ytan som avsätts för nytt busstorg i detaljplanen planeras flytta norr om stationshuset. Här kommer finnas plats för korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, cykelparkering och ersättningsbussar.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand!

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämning har gjorts. Om olyckan skulle vara framme i järnvägsområdet blir det rejält trångt och smalt för andra utryckningsfordon att ta sig fram till bl.a. Sockerbruksområdet (gamla och nya) och Saftstationen. Då blir också framkomligheten för bussar, bilister, cyklisterna och gående riskfylld och svår.

Trafiken har redan ökat i stationsområdet och beräknas öka med 20-40%. Antalet gångtrafikanter och cyklisterna kommer också att öka.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Detaljplanen genomförande bedöms inte få sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap § 34 eller Miljöbalken 6 kap § 11 enligt planförslaget. Det kommer genomförandet av detaljplanen att få: Det nya busstorget söder om Stationsbyggnaden vid mittövergången till spåren kommer att ligga nära ån där Järnvägsgränd möter Landshövdingevägen. Här måste strandskyddet gälla då avståndet på närmsta delen till Rönne å är mindre än 50 m från området. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i järnvägsområdet/stationsområdet.

Kommentar: De södra delarna av planområdet ligger inom det generella strandskyddet för Rönne å, vilket omfattar ett område inom 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet är upphävt för aktuellt område men återinträder vid upprättandet av en ny detaljplan. Detaljplanen föreslår att strandskyddet upphävs. Det området där strandskyddet upphävs är idag till stora delar planlagt som kvartersmark. Planförslaget innebär att stora delar av området kommer planläggas som allmän plats, vilket bättre säkerställer allmänhetens tillgång till strandområdet.

Utsläppen måste minska NU. Den globala uppvärmningen går för snabbt. Vi utsätts för oförutsägbara händelser såsom t.ex. skyfall, bränder, torka och översvämningar. Ni och vi tillsammans måste agera NU. Trafiken står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Noll-utsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Om Järnvägsgränd/Industrigränd rätas ut genererar det bl.a. tyvärr högre hastigheter. Med andra ord, bevara nuvarande kurva/sväng vid Sockerbruksgatan, får då en behagligare och säkrare miljö att vistas i. Kombinationen utav åtgärder som underlättar för gående och cyklisterna och kollektivtrafik genererar en lugnare stadsmiljö med färre olyckstillbud.

Kommentar: Järnvägsgränds nya sektion bedöms bidra till en ökad trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter samt till en mer attraktiv stadsmiljö. Den del av Järnvägsgränd som omfattas av denna detaljplan ersätter befintlig Industrigränd på samma sträcka. Industrigränd består idag av en ca 7 meter bred körbana samt gång- och cykelbana som delar på en yta som är

ca 2,8 meter bred i direkt anslutning till körbanan. Järnväggatans nya sektion föreslår en körbana som är 6,5 meter bred, en skiljeremsa som är 3 meter bred för plantering och hantering av dagvatten samt en separerad gång- och cykelbanan som är 4 meter bred. Gatans totala bredd ökar med till förmån för de oskyddade trafikanterna samt för att möjliggöra en grön stadsgata.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Denna miljö är viktig att ta hand om på ett hållbart sätt så att även framtidens människor kan få uppleva den. Stationsområdet Ängelholm (från 1800-talets slut) är en av de få bevarade sammanhållna järnvägsmiljöer som finns kvar och området har miljö klass 1 vilket innebär att den är oersättlig och av riksintresse. Ökningen av trafiken i dess närmiljö får därmed en stor negativ påverkan på byggnaderna. Resenärer och många med dem kan få en plats att ta del av denna unika kulturmiljö. En bred stadsgata här förstör för all framtid det som är av riksintresse och en stor del av Ängelholms historia och hjärta.

Kommentar: Kommunens bedömning är att detaljplanen inte kommer påverka befintlig kulturmiljöskyddad bebyggelse i anslutning till planområdet negativt.

Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer. Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Då främjar vi cykelanvändningen och att röra på sig. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken. Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Denna utomhusmötesplats är en grönskande, svalkande, lättillgänglig, vacker välkomnande, öppen och helt underbar plats. Många äldre med eller utan sina rollatorer tar sina dagliga promenader runt och i Järnvägsparken. Ta INTE den glädjen ifrån dem.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökad trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Vi uppskattar mycket den kulturella betydelsen som parken och stationshuset och omgivningarna innebär för stationsområdet. Bahnhofs parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks. Vi äldre och även yngre hade uppskattat att ha ett ”utomhus-väntplats-område” nära järnvägsstationen. **BLIR DÅ EN ATTRAKTIV OCH POPULÄR MÖTESPLATS.**

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Behåll utbudet av diverse affärer runt t.ex. Storgatan och Östergatan och Nya Torg och Villan så att vi slipper ett ÖDE OCH TOMT city. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. **FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM.** Ni säger att ni lyssnar och tar tillvara invånarnas synpunkter och idéer, nu kan NI bevisa det.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Sockerbruksgatan 13 A, 2021-12-03 JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN.

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet

Området ägs av flera markägare och kommunen måste ifall planen blir verklighet lösa in fastigheter och markområden till en okänd summa. Detta projekt med ny bred gata, alla markarbeten, byggnation (busskurer) har inte kostnadsberäknats. Att inte byggnation finns med överhuvudtaget i denna plan är anmärkningsvärt då byggnation planeras alldeles in till denna gestaltning. I detta planprogram tas inte några initiativ till framtiden om ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne/Ängelholm 2030.

Busstorget har nyligen iordning till det bättre för många. ALLT är samlat på ett ställe. Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. **VARFÖR** göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Vi som pendlare och passerar järnvägsområdet och järnvägsparken flera gånger varje dag, vi ser, lägger märke till och uppskattar att det finns "space" och fri sikt för att kunna ta sig fram och hamna rätt. Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Bevara öppenheten och tillgängligheten så minskar otryggheten, "tillhåll", skadegörelse och nedskräpning.

Varför SLÖSA med våra skattepengar och utmana TÅLAMODET hos oss som passerar och pendlar NÄR DET FUNGERAR BRA.

De senaste åren har och kommer vi tacklas med dubbelspårsbyggnationen och dess kringområden och dennes tunga trafik och oväsen. Plus all tung trafik som passerar dag som natt till t.ex. nybyggena på parallelltrapetsen, på förde detta badhustomten och före detta Scantomten. DET KOMMER ATT FORTSÄTTA i många år framöver, om omläggning av busstorget görs och stadshuset byggs och om Klippanvägen förläggning blir av. Ska vi behöva vistas i en BYGGARBETSPLATS på vår fritid och när vi åker till och från skola och jobb? SNÄLLA SKONA OSS FRÅN DET.

Konsekvenser blir negativa för miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området. VARFÖR vända upp och ner på ALLT och skapa KAOS och förvirring och irritation BARA för att ett stadshus ska få plats? Stadshuset borde definitivt INTE byggas i järnvägsområdet där ytorna är begränsade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklister har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand!

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämnings har gjorts. Om olyckan skulle vara framme i järnvägsområdet blir det rejält trångt och smalt för andra utryckningsfordon att ta sig fram till bl.a. Sockerbruksområdet (gamla och nya) och Saftstationen. Då blir också framkomligheten för bussar, bilister, cyklister och gående riskfylld och svår.

Trafiken har redan ökat i stationsområdet och beräknas öka med 20-40%. Antalet gångtrafikanter och cyklister kommer också att öka.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Detaljplanen genomförande bedöms inte få sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap § 34 eller Miljöbalken 6 kap § 11 enligt planförslaget. Det kommer genomförandet av detaljplanen att få: Det nya busstorget söder om Stationsbyggnaden vid mittövergången till spåren

kommer att ligga nära ån där Järnvägsgatan möte Landshövdingevägen. Här måste strandskyddet gälla då avståndet på närmsta delen till Rönne å är mindre än 50 m från området. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i järnvägsområdet/stationsområdet.

Kommentar: De södra delarna av planområdet ligger inom det generella strandskyddet för Rönne å, vilket omfattar ett område inom 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet är upphävt för aktuellt område men återinträder vid upprättandet av en ny detaljplan. Detaljplanen föreslår att strandskyddet upphävs. Det området där strandskyddet upphävs är idag till stora delar planlagt som kvartersmark. Planförslaget innebär att stora delar av området kommer planläggas som allmän plats, vilket bättre säkerställer allmänhetens tillgång till strandområdet.

Utsläppen måste minska NU. Den globala uppvärmningen går för snabbt. Vi utsatt för oförutsägbara händelser såsom t.ex. skyfall, bränder, torka och översvämningar. Ni och vi tillsammans måste agera NU. Trafiken står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Noll-utsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Om Järnvägsgatan/Industrigatan rätas ut genererar det bl.a. tyvärr högre hastigheter. Med andra ord, bevara nuvarande kurva/sväng vid Sockerbruksgatan, får då en behagligare och säkrare miljö att vistas i. Kombinationen utav åtgärder som underlättar för gående och cyklisterna och kollektivtrafik genererar en lugnare stadsmiljö med färre olyckstillbud.

Kommentar: Järnvägsgatans nya sektion bedöms bidra till en ökad trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter samt till en mer attraktiv stadsmiljö. Den del av Järnvägsgatan som omfattas av denna detaljplan ersätter befintlig Industrigata på samma sträcka. Industrigatan består idag av en ca 7 meter bred körbana samt gång- och cykelbana som delar på en yta som är ca 2,8 meter bred i direkt anslutning till körbanan. Järnvägsgatans nya sektion föreslår en körbana som är 6,5 meter bred, en skäljeremsa som är 3 meter bred för plantering och hantering av dagvatten samt en separerad gång- och cykelbanan som är 4 meter bred. Gatans totala bredd ökar med till förmån för de oskyddade trafikanterna samt för att möjliggöra en grön stadsgata.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Denna miljö är viktig att ta hand om på ett hållbart sätt så att även framtidens människor kan få uppleva den. Stationsområdet Ängelholm (från 1800-talets slut) är en av de få bevarade sammanhållna järnvägsmiljöer som finns kvar och

området har miljö klass 1 vilket innebär att den är oersättlig och av riksintresse. Ökningen av trafiken i dess närmiljö får därmed en stor negativ påverkan på byggnaderna. Resenärer och många med dem kan få en plats att ta del av denna unika kulturmiljö. En bred stadsgata här förstör för all framtid det som är av riksintresse och en stor del av Ängelholms historia och hjärta.

Kommentar: Kommunens bedömning är att detaljplanen inte kommer påverka befintlig kulturmiljöskyddad bebyggelse i anslutning till planområdet negativt.

Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer. Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Då främjar vi cykelanvändningen och att röra på sig. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken. Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Denna utomhusmötesplats är en grönskande, svalkande, lättillgänglig, vacker välkomnande, öppen och helt underbar plats. Många äldre med eller utan sina rollatorer tar sina dagliga promenader runt och i Järnvägsparken. Ta INTE den glädjen ifrån dem.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/ kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökas trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Vi uppskattar mycket den kulturella betydelsen som parken och stationshuset och omgivningarna innebär för stationsområdet. Bahnhof's parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks. Vi äldre och även yngre hade uppskattat att ha ett "utomhus-väntplats-område" nära järnvägsstationen. BLIR DÅ EN ATTRAKTIV OCH POPULÄR MÖTESPLATS.

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Behåll utbudet av diverse affärer runt t.ex. Storgatan och Östergatan och Nya Torg och Villan så att vi slipper ett ÖDE OCH TOMT city. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM. Ni säger att ni lyssnar och tar tillvara invånarnas synpunkter och idéer, nu kan NI bevisa det.

Ett förslag: Bygg stadshuset på Södra Sjukhusområdet.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Staffligatan 3, 2021-12-03 JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN.

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet

Området ägs av flera markägare och kommunen måste ifall planen blir verklighet lösa in fastigheter och markområden till en okänd summa. Detta projekt med ny bred gata, alla markarbeten, byggnation (busskurer) har inte kostnadsberäknats. Att inte byggnation finns med överhuvudtaget i denna plan är anmärkningsvärt då byggnation planeras alldeles in till denna gestaltning. I detta planprogram tas inte några initiativ till framtiden om ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne/Ängelholm 2030.

Busstorget har nyligen iordning till det bättre för många. ALLT är samlat på ett ställe. Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. VARFÖR göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Vi som pendlare och passerar järnvägsområdet och järnvägsparken flera gånger varje dag, vi ser, lägger märke till och uppskattar att det finns "space" och fri sikt för att kunna ta sig fram och hamna rätt. Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Bevara öppenheten och tillgängligheten så minskar otryggheten, "tillhåll", skadegörelse och nedskräpning.

Varför SLÖSA med våra skattepengar och utmana TÅLAMODET hos oss som passerar och pendlar NÄR DET FUNGERAR BRA.

De senaste åren har och kommer vi tacklas med dubbelspårsbyggnationen och dess kringområden och dennes tunga trafik och oväsen. Plus all tung trafik som passerar dag som natt till t.ex. nybyggena på parallelltrapetsen, på förde detta badhustomten och före detta Scantomten. DET KOMMER ATT FORTSÄTTA i många år framöver, om omläggning av busstorget görs och stadshuset byggs och om Klippanvägen förläggning blir av. Ska vi behöva vistas i en BYGGARBETSPLATS på vår fritid och när vi åker till och från skola och jobb? SNÄLLA SKONA OSS FRÅN DET.

Konsekvenser lir negativa för miljö och hälsopåverkan och sämre livskvaliteter framför allt för de boende i området. VARFÖR vända upp och ner på ALLT och skapa KAOS och förvirring och irritation BARA för att ett stadshus ska få plats? Stadshuset borde definitivt INTE byggas i järnvägsområdet där ytorna är begränsade.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaup- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklisterna har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Kommentar: De funktioner som idag finns på delar av den ytan som avsätts för nytt busstorg i detaljplanen planeras flytta norr om stationshuset. Här kommer finnas plats för korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, cykelparkering och ersättningsbussar.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand!

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämning har gjorts. Om olyckan skulle vara framme i järnvägsområdet blir det rejält trångt och smalt för andra utryckningsfordon att ta sig fram till bl.a. Sockerbruksområdet (gamla och nya) och Saftstationen. Då blir också framkomligheten för bussar, bilister, cyklisterna och gående riskfylld och svår.

Trafiken har redan ökat i stationsområdet och beräknas öka med 20-40%. Antalet gångtrafikanter och cyklisterna kommer också att öka.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Detaljplanen genomförande bedöms inte få sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap § 34 eller Miljöbalken 6 kap § 11 enligt planförslaget. Det kommer genomförandet av detaljplanen att få: Det nya busstorget söder om Stationsbyggnaden vid mittövergången till spåren kommer att ligga nära ån där Järnvägsgatan möte Landshövdingevägen. Här måste strandskyddet gälla då avståndet på närmsta delen till Rönne å är mindre än 50 m från området. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i järnvägsområdet/stationsområdet.

Kommentar: De södra delarna av planområdet ligger inom det generella strandskyddet för Rönne å, vilket omfattar ett område inom 100 meter från strandlinjen. Strandskyddet är upphävt för aktuellt område men återinträder vid upprättandet av en ny detaljplan. Detaljplanen föreslår att strandskyddet upphävs. Det området där strandskyddet upphävs är idag till stora delar planlagt som kvartersmark. Planförslaget innebär att stora delar av området kommer planläggas som allmän plats, vilket bättre säkerställer allmänhetens tillgång till strandområdet.

Utsläppen måste minska NU. Den globala uppvärmningen går för snabbt. Vi utsatt för oförutsägbara händelser såsom t.ex. skyfall, bränder, torka och översvämningar. Ni och vi tillsammans måste agera NU. Trafiken står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Noll-utsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Om Järnväggsgatan/Industrigatan rätas ut genererar det bl.a. tyvärr högre hastigheter. Med andra ord, bevara nuvarande kurva/sväng vid Sockerbruksgatan, får då en behagligare och säkrare miljö att vistas i. Kombinationen utav åtgärder som underlättar för gående och cyklisterna och kollektivtrafik genererar en lugnare stadsmiljö med färre olyckstillbud.

Kommentar: Järnväggsgatans nya sektion bedöms bidra till en ökad trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter samt till en mer attraktiv stadsmiljö. Den del av Järnväggsgatan som omfattas av denna detaljplan ersätter befintlig Industrigata på samma sträcka. Industrigatan består idag av en ca 7 meter bred körbana samt gång- och cykelbana som delar på en yta som är ca 2,8 meter bred i direkt anslutning till körbanan. Järnväggsgatans nya sektion föreslår en körbana som är 6,5 meter bred, en skäljeremsa som är 3 meter bred för plantering och hantering av dagvatten samt en separerad gång- och cykelbanan som är 4 meter bred. Gatans totala bredd ökar med till förmån för de oskyddade trafikanterna samt för att möjliggöra en grön stadsgata.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Denna miljö är viktig att ta hand om på ett hållbart sätt så att även framtidens människor kan få uppleva den. Stationsområdet Ängelholm (från 1800-talets slut) är en av de få bevarade sammanhållna järnvägsmiljöer som finns kvar och området har miljö klass 1 vilket innebär att den är oersättlig och av riksintresse. Ökningen av trafiken i dess närmiljö får därmed en stor negativ påverkan på byggnaderna. Resenärer och många med dem kan få en plats att ta del av denna unika kulturmiljö. En bred stadsgata här förstör för all framtid det som är av riksintresse och en stor del av Ängelholms historia och hjärta.

Kommentar: Kommunens bedömning är att detaljplanen inte kommer påverka befintlig kulturmiljöskyddad bebyggelse i anslutning till planområdet negativt.

Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer. Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Då främjar vi cykelanvändningen och att röra på sig. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken. Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Denna utomhusmötesplats är en grönskande, svalkande, lättillgänglig, vacker välkomnande, öppen och helt underbar plats. Många äldre med eller utan sina rollatorer tar sina dagliga promenader runt och i Järnvägsparken. Ta INTE den glädjen ifrån dem.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökad trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Vi uppskattar mycket den kulturella betydelsen som parken och stationshuset och omgivningarna innebär för stationsområdet. Bahnhofsparkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks. Vi äldre och även yngre hade uppskattat att ha ett "utomhusväntplats-område" nära järnvägsstationen. BLIR DÅ EN ATTRAKTIV OCH POPULÄR MÖTESPLATS.

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Behåll utbudet av diverse affärer runt t.ex. Storgatan och Östergatan och Nya Torg och Villan så att vi slipper ett ÖDE OCH TOMT city. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter

har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM. Ni säger att ni lyssnar och tar tillvara invånarnas synpunkter och idéer, nu kan NI bevisa det.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende i Munka Ljungby, 2021-12-03

JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet.

Busstorget har nyligen gjorts iordning till det bättre för många. ALLT är samlat på ETT STÄLLE.

Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. VARFÖR göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Vi som pendlar och passerar järnvägsområdet och järnvägsparken flera gånger varje dag, vi ser, lägger märke till och uppskattar att det finns "space" och fri sikt för att kunna ta sig fram och hamna rätt. Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Bevara öppenheten och tillgängligheten så minskas otryggheten, "tillhåll", skadegörelse och nedskräpning.

Varför SLÖSA med våra skattepengar och utmana TÅLAMODET hos oss som passerar och pendlar NÄR DET FUNGERAR BRA. De senaste åren har och kommer vi tacklas med dubbelspårbyggnationen med dess kringområden och dennes tunga trafik och oväsen. Plus all annan tung trafik som passerar dag och natt till t.ex. nybyggena på Parallelltrapetsen, på före detta badhustomten och Scantomten. DET KOMMER FORTSÄTTA i många år framöver om omläggning av busstorget görs och stadshuset byggs och om Klippanvägens förlängning blir av. Ska vi behöva vistas i en BYGGARBETSPLATS på vår fritid och när vi åker till och från skola alt. jobb? SNÄLLA SKONA OSS FRÅN DET.

Konsekvenserna blir negativ miljö och hälsopåverkan och sämre livskvalitet framför allt för de boende i området. VARFÖR vända upp och ner på ALLT och skapa KAOS och förvirring och irritation BARA för att ett stadshus ska få plats. Stadshuset borde definitivt INTE byggas i järnvägsområdet där ytorna är begränsade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och

släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklisterna har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Risk för kaos, försämrade punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand.

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämnings har gjorts. Om olyckan skulle vara framme i järnvägsområdet blir det rejält trångt och smalt för andra utryckningsfordon att ta sig fram till bl.a. Sockerbruksområdet (gamla och nya) och Saftstationen. Då blir också framkomligheten för bussar, bilister, cyklisterna och gående riskfylld och svår. Trafiken har redan ökat stationsområdet och beräknas öka ca 20-40%. Antalet gångtrafikanter och cyklisterna kommer också att öka. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i järnvägsområdet/stationsområdet.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Transporter står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Nollutsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkras Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Kommentar: Detaljplanen medger inte några nya byggnader inom planområdet.

Denna miljö är viktig att ta hand om på ett hållbart sätt så att även framtidens människor kan få uppleva den. Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer.

Kommentar: Trafikutredning Järnvägsgatans förlängning - Bussterminal Ängelholms kommun, Atkins 2021-04-07 har tittat på utrymmesbehovet för nytt busstorg. I utredningen tar man även höjd för ett ökat resande, exempelvis möjliggörs för fyra hållplatslägen för regionbuss, jämfört med dagens 3.

Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år

nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA andra också såklart. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Många äldre med eller utan sina rullatorer tar sina dagliga promenader runt och i Järnvägsparken. Ta INTE den glädjen och friheten ifrån dem. Bahnhofs parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/ kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökas trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende i Bara, 2021-12-03

JAG GODKÄNNER INTE DETALJPLANEN

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägoförhållanden i området och med stora förändringar i vägnätet, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet.

Busstorget har nyligen gjorts iordning till det bättre för många. ALLT är samlat på ETT STÄLLE.

Personer med funktionsvariation och ev. dess ledsagare har anpassat sig och tagit det nuvarande tåg- och bussområdet till sitt hjärta. Bra med plats och möjligheter att vara kreativ och hjälpsam. VARFÖR göra det ytterligare svårt och komplicerat för hen?

Vi som pendlar och passerar järnvägsområdet och järnvägsparken flera gånger varje dag, vi ser, lägger märke till och uppskattar att det finns "space" och fri sikt för att kunna ta sig fram och hamna rätt. Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bland bl. a. grönområden ska bevaras. Bevara öppenheten och tillgängligheten så minskas otryggheten, "tillhåll", skadegörelse och nedskräpning.

Varför SLÖSA med våra skattepengar och utmana TÅLAMODET hos oss som passerar och pendlar NÄR DET FUNGERAR BRA. De senaste åren har och kommer vi tacklas med dubbelspårbyggnationen med dess kringområden och dennes tunga trafik och oväsen. Plus all annan tung trafik som passerar dag och natt till t.ex. nybyggena på Parallelltrapetsen, på före detta badhustomten och Scantomten. DET KOMMER FORTSÄTTA i många år framöver om omläggning av busstorget görs och stadshuset byggs och om Klippanvägens förlängning blir av. Ska vi behöva vistas i en BYGGARBETSPLATS på vår fritid och när vi åker till och från skola alt. jobb? SNÄLLA SKONA OSS FRÅN DET.

Konsekvenserna blir negativ miljö och hälsopåverkan och sämre livskvalitet framför allt för de boende i området. VARFÖR vända upp och ner på ALLT och skapa KAOS och förvirring och irritation BARA för att ett stadshus ska få plats. Stadshuset borde definitivt INTE byggas i järnvägsområdet där ytorna är begränsade.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussar samt handikapplatser, hämtaupp- och släppaav- platser, taxiplatser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpadäckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel- och elbilplatser, Pyttetåget och att gående samt cyklister har en SÄKER och LUGN och TRYGG miljö att vistas i.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud. Säkerhet, trygghet och framkomlighet för bl.a. personer med funktionsvariation, pendlare, passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand.

Diverse riskbedömningsutredningar som t.ex. farligt gods och översvämning har gjorts. Om olyckan skulle vara framme i järnvägsområdet blir det rejält trångt och smalt för andra utryckningsfordon att ta sig fram till bl.a. Sockerbruksområdet (gamla och nya) och Saftstationen. Då blir också framkomligheten för bussar, bilister, cyklister och gående riskfylld och svår. Trafiken har redan ökat stationsområdet och beräknas öka ca 20-40%. Antalet

gångtrafikanter och cyklister kommer också att öka. Bara det säger ju att det INTE borde byggas överhuvudtaget mer i järnvägsområdet/stationsområdet.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Transporter står för 30% av utsläppen i Sverige och Ängelholm. Netto-Noll-utsläppen av växthusgaser skall vara i mål år 2045 och mycket viktigt är det att klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess vision skall ske på vetenskapliga grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimatsäkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs med och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis på detta.

Kommentar: Detaljplanen reglerar fördröjning av dagvatten och visar också på att området som planläggs är robust och kan klara större regn i form av skyfall utan att det påverkar befintlig eller tillkommande bebyggelse negativt.

Med kommande trängare och tuffare MILJÖ- OCH KLIMATMÅL kommer vi behöva ha ett stationsområde som kan växa. Med det menas inte fler byggnader utan BEVARA ÖPPENHETEN OCH TILLGÄNGLIGHETEN. Nu och i framtiden behöver vi ha ett välfungerande stationsområde.

Kommentar: Detaljplanen medger inte några nya byggnader inom planområdet.

Denna miljö är viktig att ta hand om på ett hållbart sätt så att även framtidens människor kan få uppleva den. Tänk framtid: Bevara öppenheten, välkommandet och möjligheten för kollektivtrafiken att växa med t.ex. fler busslinjer.

Kommentar: Trafikutredning Järnvägsgatans förlängning - Bussterminal Ängelholms kommun, Atkins 2021-04-07 har tittat på utrymmesbehovet för nytt busstorg. I utredningen tar man även höjd för ett ökat resande, exempelvis möjliggörs för fyra hållplatslägen för regionbuss, jämfört med dagens 3.

Om POLITIKERNA TÄNKER OM och VERKLIGEN BRYR SIG så bygg inte en stor arbetsplats som ett stadshus i stationsområdet då det genererar mycket mer trafik. Ängelholms centrum har och har haft diverse vägarbeten och mycket tung trafik bl.a. pga. diverse rivningar och nybyggnation i många år nu, ca 10 år. Med alla dessa planer som kommunen vill så kommer Ängelholm vara en byggarbetsplats i minst 10 år till. Med andra ord ca. 20 år. 1/4 av ett liv kommer vi som bor i centrum ha tung trafik och vägarbeten in på husknuten och i vår närmiljö. Många av förslagen kommer INTE från oss som bor i centrum för VI VET HUR BRA DET REDAN ÄR.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Kommunen skriver i alla sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen. Bygg istället Campus Ängelholm och annan skolverksamhet och t. ex. en konsertsal/hall på gamla tekniska kontorets plats/Batterifabrikens parkering. Då behöver vi verkligen fortsätta och ha Pytteleden och Pyttebron BILFRI för alla barn och ungdomar och för ALLA

andra också såklart. Behöver då inte flytta bussterminalen 50-100 meter (för att få plats med stadshuset) till en betydligt mindre yta söder om järnvägsstationen och inkräkta på Järnvägsparken.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Fördärva INTE Järnvägsparken genom att minska dess yta, den är mycket omtyckt, uppskattad, välbesökt och numera världskänd i och med Kattegattsleden. Många äldre med eller utan sina rullatorer tar sina dagliga promenader runt och i Järnvägsparken. Ta INTE den glädjen och friheten ifrån dem. Bahnhofs parkering med dess många träd behöver då inte skövlas, kan bli en förlängning av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplatser, ute-gym, hundrastgård, skolgård och foodtrucks.

Kommentar: En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/ kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökas trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Många Ängelholmare vill fortsätta att ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söder och strävar efter. Varför tror nu att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag/verksamheter till Ängelholm? Jo, det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. VI GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkomnandet, lugnet, friheten, småstadsidyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG- OCH CYKELSTRÅK inkl. Pyttebron. Ja, listan kan göras lång. FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Ge-Hand, 2021-12-04

Protesterar mot planen p g a : Att flytten av bussarna till området vid den nya mittövergången kommer att användas av alla resenärer inte bara de som kommer med buss. De flesta kommer till stationen med bil, får skjuts, går, cyklar, åker elsparkcykel, eller går. Oskyddade trafikanter bör få en säkrare plats för att komma till perrongen än att mötas av bussarna. Området är mindre och redan nu får inte alla bussar plats vid det nuvarande busstorget som har många fördelar med läget vid spår 1.

Kommentar: De funktioner som idag finns på delar av den ytan som avsätts för nytt busstorg i detaljplanen planeras flytta norr om stationshuset. Här kommer finnas plats för korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, cykelparkering och ersättningsbussar.

Tunneln till Järnvägmuseet och skogen byggs om och upptar en del av ytan som är avsedd för det nya busstorget. Jag menar att området är för lite och behöver användas för annat än busstorg.

Kommentar: Inom området söder om stationshuset finns plats för nytt busstorg, ny gång- och cykelanslutning till Järnvägstunneln samt parkering. I samband med ombyggnation av ytorna

kommer funktionerna att omdisponeras något vilket innebär att anslutningen till Järnvägstunneln kommer flyttas något söderut och ta en del av befintlig parkeringsplats i anspråk. Detaljplanen säkerställer att tillräckligt stor yta för respektive funktion finns tillgänglig men reglerar inte i detalj hur ytorna kommer att utformas. I planbeskrivningen redovisas ett förslag.

Ny sträckning av Järnväggsgatan kan göras om och inte gå över busstorget. Den planerade nya sträckningen av Järnväggsgatan medför stora markarbeten på alla ledningar som finns i marken. Stationsområdet bör också skyddas då det är ett kulturområde med de sammanhängande byggnaderna.

Kommentar: Synpunkterna är noterade

Ängelholms vandrarhem, 2021-12-06

Jag godkänner inte detaljplanen.

Kommentar: Synpunkten är noterad

Fastighetsägare till Banmästaren 1, 2021-12-06

Under hösten 2021 har vi blivit kontaktade av mark- och exploateringsingenjör Joakim Ziegler för att göra ett markbyte med kommunen. Vi var positiva till att medverka till ett sådant markbyte men efter förhandlingar där vi i stort sett var överens, drog kommunen plötsligt tillbaka sitt erbjudande då man inte ville stå för de kostnader som markarbetet på Banmästaren 1 skulle innebära. Kommunen ansåg att man kunde genomföra vägsträckningen utan markbyte.

Kommentar: Då kommunen och fastighetsägaren inte kommit överens kommer något markbyte inte att ske. Ombyggnaden av Järnväggsgatan förbi fastigheten Banmästaren 1 går att genomföra utan markbyte.

I underlaget till detaljplan står "Delar av.....fastigheten Banmästaren 1 behöver föras över till en av kommunen ägd fastighet".... Önskar kommunen göra ett markbyte ändå?

Kommentar: Kommunen avser inte att genomföra markbytet. Ovanstående skrivning tas bort i planbeskrivningen inför antagande.

Planerad gatusträckning ger en triangelformad yta vid vår nordvästra gräns. Vi vill kunna påverka hur den utformas. Vår fastighet, liksom andra, har källare. Det är viktigt att hänsyn tas till detta när dagvatten och avlopp förändras. Nuvarande gatubelysning är mittför gaveln på vår fastighet där den uppfattas som störande av de boende då ljuset faller in mot fönstren. Det är önskvärt att framtida belysning/ljussättning utformas på ett mer avskärmande sätt relativt fastigheten.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Den triangelformade ytan i gränsen mot fastigheten Banmästaren är planlagd som gata. Förslag på hur ytan kommer att utformas regleras inte i detaljplanen utan kommer att tas fram inför ombyggnation av Järnväggsgatan.

Boende på Sockerbruksgatan 13 A, 2021-12-06

Jag emotsätter mig denna detaljplan och vill att den EJ godkänns. Jag bor i en lägenhet med utsikt mot stationen och hade tyckt det varit förfärligt tråkigt om denna vackra park och detta natursköna område förstördes av ett ”busstorg” som ingen i kommunen har efterfrågat och ingen vill ha. Det är inte bara vi som bor med utsikt mot parken som drabbas utan alla i hela kommunen som vill njuta av ett naturskönt vackert område. Det tycks vara kommunens målsättning att samtliga natursköna områden förfulas av diverse galna idéer som exempelvis att förstöra Pyttebroområdet. Jag vet att ni bryr er lika lite om detta yttrande som ni brydde er om folkomröstningen som fick NEJ i frågan om Pyttebroområdet. Men ni ska iallafall veta att en majoritet av kommunens invånare är emot det ni gör. Inte bara med Pyttebron men nu även med detta ”busstorg”.

Kommentar: Busstorget kommer inte göra något intrång i Järnvägsparken. Motiven till att flytta bussangöringen är främst att skapa goda förutsättningar för de resenärer som trafikerar Ängelholms station och som ska byta mellan buss och tåg. I samband med Trafikverkets ombyggnad av Ängelholms station kommer den befintliga anslutningen till mittplattformen ersättas med en planskild gångbro över spåren. Gångbron kommer byggas söder om Stationshuset. Det nya busstorget kommer att ligga i direkt anslutning till gångbron.

För övrigt undrar jag varför det är så viktigt att det nya stadshuset ligger nära stationen? (Vilket är anledningen till denna detaljplan så det är en högst relevant fråga)

Kommentar: Strukturen på Stationsområdet beslutades i samband med att man antog planprogrammet för Stationsområdet 2017, dvs innan man beslutade att lokalisera nytt stadshus där. Flytt av busstorg föranleds alltså inte av stadshusets placering, utan planeras att ske oavsett. En förstudie har utförts kring lokalisering och kostandsanalys av ett nytt stadshus. Studien kom fram till att Stationsområdet är det bästa läget för ett nytt stadshus. Några fördelar med placering i stationsområdet:

- *Ett stadshus i stationsområdet blir ett första steg i processen kring att skapa mer liv i området och att binda samman staden.*
- *Lokalisering nära knutpunkt för kommunikationer*
- *Goda parkeringsmöjligheter m.a.a. de mobilitetsbus som planeras i området.*
- *Välkommande entré mot Ängelholms centrum*
- *Bättre tillgänglighet för medborgarna*
- *Goda förutsättningar för att skapa en naturlig mötesplats för Ängelholmsborna*
- *Utökad service/restauranger vid stationen*
- *Attraktivt läge för lönsam uthyrning till externa hyresgäster*
- *Möjlighet för kommunen att äga marken själv*

Boende på Västra promenaden 2, 2021-12-06

Anser att detta inte är ett bra förslag.

Kommentar: Synpunkten är noterad.

Boende på Sockerbruksgatan 13 C, 2021-12-06

Planen syftar till byggnation av nytt busstorg vilket jag protesterar mot. En stor och kostsam ombyggnad då parkeringsmöjligheter försvinner för besökare till Järnvägmuseet och även för de resenärer som kommer till stationsområdet

med bil. Vid tågavgångar fylls nuvarande korttidsparkering med bilar och de har ingen fungerande anslutning till bussar. Bussar på detta område blockerar och trafikkaos kommer att bli följden. Nuvarande busstorg är bra dimensionerat för busstrafiken och området där som till ytan är större än det nya tilltänkta området måste få vara kvar. Det är oansvarigt att flytta nuvarande busstorg för att en ny bred bilväg skall gå fram där. Kaos för oskyddade trafikanter. Bilvägen där kommer också att förstöra den kulturmiljö som finns bevarad sen 1800-talet med ett sammanhängande stationsområde med dess bevarade byggnader.

Kommentar: I samband med utbyggnaden av Stationsområdet med nya bostäder/ verksamheter så kommer befintligt busstorg att flyttas, vilket denna detaljplan möjliggör. Busstorget flyttas söder om stationshuset i direkt anslutning till den nya gångbron över spåren som Trafikverket bygger. Trafikutredning Järnvägsgatans förlängning - Bussterminal Ängelholms kommun, Atkins 2021-04-07 har tittat på utrymmesbehovet för nytt busstorg. Utredningen visar att området är tillräckligt stort. I utredningen tar man även höjd för ett ökat resande, exempelvis möjliggörs för fyra hållplatslägen för regionbuss, jämfört med dagens 3. Utredningen har även tittat på aspekter såsom trygghet och säkerhet. Exempelvis föreslås alla passager över Järnvägsgatan upphöjda för gående och cyklister, vilket bedöms öka säkerheten för oskyddade trafikanter. Funktioner såsom korttidsparkering, handikapparkering, taxizon, ersättningsbussar och cykelparkering, som idag finns söder om stationshuset kommer flyttas norr om stationshuset i samband med att det nya busstorget byggs.

Kommunens bedömning är att Järnvägsgatans nya sektion inte kommer påverka befintlig kulturmiljöskyddad bebyggelse i anslutning till planområdet negativt. Däremot bedöms den nya sektionen bidra till en ökad trygghet och säkerhet för oskyddade trafikanter samt till en mer attraktiv stadsmiljö. Den del av Järnvägsgatan som omfattas av denna detaljplan ersätter befintlig Industrigata på samma sträcka. Industrigatan består idag av en ca 7 meter bred körbana samt gång- och cykelbana som delar på en yta som är ca 2,8 meter bred i direkt anslutning till körbanan. Järnvägsgatans nya sektion föreslår en körbana som är 6 meter bred, en skiljeremsa som är 3 meter bred för plantering och hantering av dagvatten samt en separerad gång- och cykelbanan som är 4 meter bred. Gatans totala bredd ökar med till förmån för de oskyddade trafikanterna samt för att möjliggöra en grön stadsgata som hanterar dagvatten på ett hållbart sätt.

Här kunde den nya planerade parken läggas istället för den i planen irriterande som inte hänger samman med området för övrigt. Protest även här då det inringade parkområdet inte har någon naturlig mötesplats så som stationsområdet har. I planen påpekas negativa konsekvenser för miljö och klimat vilka också behöver en noggrannare beskrivning att nå klimatmål istället för nybyggnation av nya bilvägar.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende på Ängvägen 8, 2021-12-06

Jag godkänner INTE detaljplanen.

Kommentar: Synpunkten är noterad.

Boende på Thulingatan 1 C, 2021-12-06

Jag godkänner INTE detaljplanen.

Kommentar: Synpunkten är noterad.

Boende i Helsingborg, 2021-12-06

JAG GODKÄNNER EJ DETALJPLANEN, BEVARA ÖPPENHETEN OCH VÄLKOMNANDET I STATIONSOMRÅDET. BEVARA JÄRNVÄGSPARKENS URSPRUNG.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende i Höör, 2021-12-06

Godkänner inte detaljplanen.

Kommentar: Synpunkten är noterad.

Boende i Lund, 2021-12-06

Jag godkänner EJ detaljplanen. Bevara Järnvägsparken intakt = bygg ej i den. Bevara välkommandet och öppenheten i stationsområdet. Tänk framtid och miljö för kommande generationer. Inga stora arbetsplatser vid stationen = genererar mer trafik och risk för olyckstillbud. Tänk på äldre/pensionärer och personer med funktionsvariation och dess ledsagare. Plus den vanliga persontrafiken och all tungtrafik i samband med div. nybyggnationer i och runt Ängelholm och byggandet av dubbelspåret i Ängelholm.

Kommentar: Synpunkterna är noterade. Detaljplanen medger ingen byggnation i Järnvägsparken. En smal remsa längs med parken kommer behöva tas i anspråk för att kunna bredda gång- och cykelbanan längs med nuvarande Industrigata/kommande Järnvägsgata. Intrången bedöms som motiverat då det bidrar till ökas trygghet för oskyddade trafikanter i området.

Boende i Halmstad, 2021-12-06

Jag godkänner inte detaljplanen. Det finns brister i stadsmiljöfrågor som inte är klargjorda och saknar hållbara lösningar för de boende i området.

Kommentar: Synpunkterna är noterade.

Boende i Råå, 2021-12-06

Jag godkänner INTE detaljplanen.

Kommentar: Synpunkten är noterad.

STÄLLNINGSTAGANDE

Planhandlingarna kompletteras vad gäller:

- Riskutredning farlig gods underlag till detaljplan för del av Ängelholm 3:49, AFRY 2022-04-12.
- PM Skyddsåtgärd för urspårning, kostnads – nyttoanalys, AFRY 2022-06-22
- Kompletterande miljöteknisk markundersökning, Sockerbruksparken, Tyrens 2022-05-18

- Plankartan har kompletterats med en egenskapsbestämmelse, *Skyddsåtgärd*, som reglerar att stängsel mur eller plank ska finnas för att förhindra tillträde till järnvägsområde.
- Plankartan har kompletterats med en egenskapsbestämmelse, *m₁*, som reglerar att stängsel ska finnas för att förhindra tillträde till järnvägsområde.
- Den administrativa bestämmelsen om att strandskyddet är upphävt har preciserats gäller användningsområde och avstånd på plankartan.
- En egenskapsgräns som reglerar ett avstånd om minst 20 meter mellan spårmitt på närmaste spår och egenskapsområde, *Fördröjning₁*, inom användningsområde TORG₁ har lagts till på plankartan.
- Plankartan har kompletterats med en egenskapsbestämmelse, *ej köryta*, som reglerar avstånd mellan spårmitt på närmaste spår och yta för köryta inom användningsområde TORG₁.
- Plankartan har kompletterats med en egenskapsbestämmelse, *ej parkering*, som reglerar avstånd mellan spårmitt på närmaste spår och yta för parkering inom användningsområde TORG₁.
- En egenskapsbestämmelse som reglerar placering av bebyggelse inom allmän plats i förhållande till spårmitt på närmaste spår och har lagts till på plankartan.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en bedömning angående konstaterade markföroreningar, åtgärdsförslag och genomförande inom användningsområde PARK.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en bedömning angående risken för farligt gods och påkörning från järnvägen.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en bedömning angående möjligheten att tillfälligt upprätthålla funktionen regional bytespunkt för kollektivtrafik på en annan plats vid tillfälle av översvämning vid BHF (beräknat högsta flöde) i Rönne å.
- Planbeskrivningen har kompletterats med en text gällande medfinansieringsavtal om stängsling.

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

Följande har under granskningen inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Boende på Allmogeatan 71
- KAN Allservice AB
- Boende på Sockerbruksgatan 13 C
- Boende på Allmogeatan 71
- Boende på Östra Kyrkogatan 4
- Boende på Norra Sockerbruksgatan 3 C
- Boende på Sockerbruksgatan 10 A
- Boende på Norra Sockerbruksgatan 3 C

- Boende på Sockerbruksgatan 9 A
- Boende på Sockerbruksgatan 13 B
- Boende på Sockerbruksgatan 11 C
- Boende på Sockerbruksgatan 13 C
- Boende på Sockerbruksgatan 13
- Boende på Sockerbruksgatan 13 C
- Boende på Sockerbruksgatan 13 B
- Boende på Sockerbruksgatan 13 B
- Boende på Sockerbruksgatan 13
- Boende på Sockerbruksgatan 13 A
- Boende på Staffligatan 3
- Boende i Munka Ljungby
- Boende i Bara
- Ge Hand
- Ängelholms vandrarhem
- Fastighetsägare till Banmästaren
- Boende på Sockerbruksgatan 13 A
- Boende på Västra promenaden 2
- Boende på Sockerbruksgatan 13 C
- Boende på Ängvägen 8
- Boende på Thulingatan 1 C
- Boende i Helsingborg
- Boende i Höör
- Boende i Lund
- Boende i Halmstad
- Boende i Råå

BESVÄRSHÄNVISNING

Följande sakägare har under samrådet/granskningen 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
- Boende på Allmogeatan 71
- KAN Allservice AB
- Boende på Sockerbruksgatan 13 C
- Boende på Allmogeatan 71
- Boende på Östra Kyrkogatan 4
- Boende på Norra Sockerbruksgatan 3 C
- Boende på Sockerbruksgatan 10 A
- Boende på Norra Sockerbruksgatan 3 C
- Boende på Sockerbruksgatan 9 A
- Boende på Sockerbruksgatan 13 B
- Boende på Sockerbruksgatan 11 C
- Boende på Sockerbruksgatan 13 C
- Boende på Sockerbruksgatan 13

- Boende på Sockerbruksgatan 13 C
- Boende på Sockerbruksgatan 13 B
- Boende på Sockerbruksgatan 13 B
- Boende på Sockerbruksgatan 13
- Boende på Sockerbruksgatan 13 A
- Boende på Staffligatan 3
- Boende i Munka Ljungby
- Ge Hand
- Ängelholms vandrarhem
- Fastighetsägare till Banmästaren 1
- Boende på Sockerbruksgatan 13 A
- Boende på Västra promenaden 2
- Boende på Sockerbruksgatan 13 C
- Boende på Ängvägen 8
- Boende på Thulingatan 1 C

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Utlåtande har upprättats av planarkitekt Hanna Hjalmarsson

SAMHÄLLE/PLANENHETEN

Ängelholm den 24 augusti 2022.

Pernilla Theselius
Tf. Planchef

Hanna Hjalmarsson
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.