



# Detaljplan för Munka Ljungby 3:11, Munka Ljungby, Ängelholms kommun

## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

### GRANSKNINGSHANDLING

---

#### HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt på samråd 14 april 2021 till och med 5 maj 2021.

Förslaget har hållits tillgängligt på [www.angelholm.se](http://www.angelholm.se), på stadsbiblioteket i Ängelholm och Munka Ljungby bibliotek, samt i stadshuset.

Samrådet kungjordes i Nordvästra Skånes Tidningar 15 april 2021.

#### INKOMNA YTTRANDE UNDER SAMRÅDET

Yttranden utan erinran eller med tillstyrkan har inkommit från:

- E.ON Energidistribubion AB och E.ON Biofor Sverige AB, 2021-04-14
- WEUM Gas AB, 2021-04-14

Yttranden med synpunkter eller frågor har inkommit från:

- Länsstyrelsen, 2021-05-17
- Lantmäteriet, 2021-04-23
- Trafikverket, 2021-05-11
- Räddningstjänsten Skåne nordväst, 2021-04-22
- Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR), 2022-05-03
- Bjäre Kraft, 2021-04-15
- Öresundskraft AB, 2021-05-03
- Tele 2 AB, 2021-04-14
- TeliaCompany AB/Skanova AB 2021-05-04
- Norra Skånes Hyresgästförening, 2021-04-21
- Privatperson, 2021-04-24
- LRF:s kommungrupp, 2021-05-02
- Naturskyddsföreningen Ängelholm, 2021-05-04
- Fastighetsägare till Munka Ljungby 10:8, 2021-05-05
- Fastighetsägare till Munka Ljungby 10:8, 2021-05-05
- Munka Ljungby IBK och Munka Ljungby IF, 2021-05-05
- Fastighetsägare till Skillinge 1:89, 2021-05-05
- Privatperson, 2021-05-05

Inkomna yttranden redovisas och kommenteras nedan.

## MYNDIGHETER

### Länsstyrelsen, 2021-05-17

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

Risk för översvämning

Översvämningsrisken i planområdet bedöms i planbeskrivningen för Munka Ljungby 3:11 som låg. Det föreslås ett större område för att kunna omhänderta det dagvatten som den planerade skolgården genererar och även en eventuell framtida utbyggnad av Munka Ljungby. Detta skall göras genom anläggande av ett nytt dagvattenmagasin sydöst om skolan. För att säkerställa detta innefattar detaljplaneförslaget också en större yta för natur som ska användas för fördröjning av dagvatten. En geoteknisk undersökning har också genomförts för att säkerställa att området lämpar sig för hantering av dagvatten. Undersökningen rekommenderar att området utformas med ytlig fördröjning av dagvatten genom exempelvis svackdiken eller översvämningsytor.

Planförslaget beskriver två olika belastningsfall för fördröjning av dagvatten och deras krav på magasinvolym vilket är bra. Länsstyrelsen anser att kommunen i planhandlingarna ska redogöra för var dessa fördröjningsytor för dagvattenhantering är belägna och att markanspråket för dessa är utpekade på plankartan.

Den geologiska undersökningen påvisar höga grundvattennivåer. Länsstyrelsen anser att kommunen bör utröna om det är lämpligt med källare och inte som i planförslaget konstatera att eventuell källare utföras vattentät.

*Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med utförligare bilder och beskrivningar för att redogöra fördröjningsytornas placering. I plankartan säkerställs ytan för dagvattenmagasin för båda belastningsfallen och planläggs som Natur med område för fördröjning av dagvatten.*

*Kommunen gör bedömningen att det är lämpligt med källare, så länge källaren utförs vattentät. Syftet med bestämmelsen är att säkerställa detta.*

Marklov

Länsstyrelsen anser att det är lämpligt att kommunen inför bestämmelsen om utförande på plankarta, som anger andelen mark som får hårdgöras och kompletterar bestämmelsen med bestämmelse om marklov enligt 9 kap 12§ punkt 3. Detta för att kommunen ska kunna följa upp översvämningsrisken.

*Kommentar: Bestämmelse om hårdgöring har införts i plankarta. Även en ändrad lovplikt gällande marklov har lagts in.*

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Spillvatten från planområdet kommer att anslutas till Ängelholms kommunala reningsverk. Vattenförekomster inom planområdet utgörs av grundvattenförekomsten SE624463-131830 och tillhör huvudavrinningsområde Rönne å. Planförslagets genomförande bedöms inte

medföra sådan påverkan på grundvattnet att miljö kvalitetsnormerna inte kan hållas.

All dagvattenhantering inom planen kommer att fördröjas i kommunal dagvattendamm. Länsstyrelsen anser att planförslaget bör utreda dammarnas kapacitet och reningsförmåga för att säkerställa att genomförandet av detaljplanen inte orsakar en försämring av statusen för en vattenförekomst, eller äventyrar uppnåendet av god status/god potential hos en vattenförekomst.

*Kommentar: Dagvattenmagasinen kommer ha en kapacitet på 700 kubikmeter och 11 000 kubikmeter, detta har förts in i planbeskrivningen. Förslaget bedöms ha mindre påverkan än befintlig åker- och hagmark, eftersom att bekämpningsmedel och näringsämnen från jordbruk inte längre belastar recipienten. Rening av dagvattnet ska ske enligt gällande dagvattenpolicy. Dagvattenpolicyen redovisar reningsbehovet av flera olika markanvändningar samt metoder för rening. För den föreslagna markanvändningen bedöms föroreningshalten i dagvattnet vara låg, vilket enligt gällande dagvattenpolicy inte ger upphov till behov av rening.*

Hälsa och säkerhet - markföroreningar

Länsstyrelsen utläser av planhandling att marken inom planområdet är förorenad. Markens lämplighet kan säkerställas antingen genom att avhjälpandeåtgärder genomförs innan planen antas eller genom villkorat lov enligt 4 kap. 14 § PBL.

Planhandlingarna har inte redogjort om marken avses saneras innan detaljplanen antas och ett villkorat lov enligt 4 kap. 14 § PBL har heller inte förts in som administrativ bestämmelse på plankartan.

Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att planen, med dess nuvarande redovisning och bestämmelser, blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet

*Kommentar: Då föroreningshalter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för KM har påvisats inom undersökningsområdet kan ett åtgärdsbehov av marken inom området föreligga innan den bedöms som lämplig för skol- och förskoleändamål. Omfattningen på de efterbehandlingsåtgärder som kan förväntas med nuvarande kännedom om föroreningsituationen bedöms dock vara tekniskt genomförbara och ekonomiskt rimliga i det aktuella sammanhanget. Ett villkor för startbesked för skoländamål har därför införts i plankartan.*

Hälsa och säkerhet – byggnadsfritt avstånd och säkerhetszon

Länsstyrelsen menar att kommunen behöver motivera vilket avstånd som är lämpligt för att upprätthålla säkerhet utmed väg 114 och ta ställning till hur nära det är lämpligt att bygga intill väg. Detta behöver redogöras för i planbeskrivning och säkerställas på plankarta genom planbestämmelser.

*Kommentar: Ett byggnadsfritt avstånd på 25 meter finns i plankartan och regleras med hjälp av prickmark. Avståndet är förankrat med trafikverket.*

Länsstyrelsens rådgivning

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens rådgivningsuppdrag enligt 5 kap. plan- och bygglagen.

#### Undersökning av betydande miljöpåverkan

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

#### Information om biotopskydd och skyddade arter

Planområdet består idag av jordbruksmark med enstaka mindre delar med vegetation. Länsstyrelsen saknar aktiv bedömning och redogörelse om artskydd och/eller biotopskydd berörs av planförslaget eller inte.

*Kommentar: Det finns inga särskilt skyddsvärda arter eller biotoper inom planområdet. I planområdets nordvästra del finns en gammal tomt med enstaka träd, dessa träd är väldigt små och hyser inga särskilda värden. En del av träden kommer behöva fällas, och ska då ersättas enligt principen 1:2, det vill säga för varje borttaget träd planteras två nya.*

#### Fornlämningar

Inom det planlagda området finns idag inga kända registrerade fornlämningar. Dock ligger exploateringsytan i ett relativt fornlämningstätt område och upptar en stor yta. Länsstyrelsen kan i enlighet med bestämmelserna i 2 kap 11 § kulturmiljölagen ställa krav på arkeologisk utredning vid en exploatering som tar ett större markområde i anspråk om det finns goda skäl att anta att exploateringsområdet innehåller under mark dolda, ej registrerade fornlämningar. Erfarenheten säger att ett så här pass stort område i Skåne har dolda fornlämningar. De flesta fornlämningar är inte synliga ovan mark, utan framträder vid schaktning.

En ansökan om samråd med länsstyrelsens kulturmiljöenhet i enlighet med 2 kap. kulturmiljölagen (KML) bör därför göras. Ansökan ska vara länsstyrelsen tillhanda i mycket god tid innan planerade markarbeten ska påbörjas.

Blankett finns på Länsstyrelsens hemsida: Fornlämningar och fornfynd | Länsstyrelsen Skåne ([lansstyrelsen.se](http://lansstyrelsen.se))

*Kommentar: En ansökan om samråd har genomförts och visar inte på några behov av fortsatta undersökningar.*

#### Råd om genomförandefrågor - säker skolväg

En placering av skolan på östra sidan om väg 114, med mesta delen av bostäderna väster om väg 114, gör stora anspråk på att passera väg 114, vilket i sin tur ställer stora krav på åtgärder för oskyddade trafikanter och för en säker skolväg. Samtidigt är väg 114 en funktionellt prioriterad väg där den regionala framkomligheten ska värnas. Länsstyrelsen anser att om kommunen ändå väljer att gå vidare med en placering öster om väg 114 bör den nu aktuella trafikutredningen (Trafikutredning för detaljplan Munka-Ljungby 3:11.

Ängelholms kommun. 2020-06-17.) kompletteras och revideras. Länsstyrelsen utläser att trafiksäkerhetsfrågorna är avhängiga att avtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Riskfrågan är därför en genomförandefråga som med tillhörande riskreducerande åtgärder behöver säkerställas innan skoländamålet tas i bruk. Länsstyrelsen råder kommunen att fortsatt ha en tät dialog med Trafikverket om hur trafiksäkerhetsfrågorna kan åtgärdas.

*Kommentar: En uppdatering av trafikutredningen har genomförts som visar på vilka åtgärder som krävs för att säkra trygga skolvägar. En tät kontakt med Trafikverket har hållits under hela processen.*

#### Råd om buller och barns utemiljö

Länsstyrelsen noterar att planförslaget reglerat att huvudbyggnad ska placeras med längsta fasad mot Örkelljungavägen samt att prick- och korsmark styr placering av byggnad. Planförslaget förutsätter dock skyddande element i form av annan bebyggelse och/eller bullerskydd. Detta är inte fastställt i plankartan och det finns därför inget som reglerar att dessa skydd kommer att uppföras innan planområdet är färdigställt. Planförslaget innehåller inga bestämmelser avseende skydd mot störningar. Om huvudbyggnad för skoländamål är en förutsättning för att skolgård samt förskoleändamål ska få en utemiljö där bullervärdena innehålls kan detta villkoras så att den bullerskyddande byggnaden behöver vara uppförd och utgöra förutsättning för att förskola och dess utemiljö ska få uppföras. Länsstyrelsen anser att sådana bör införas och bör kombineras med administrativa bestämmelser om villkor för att det ska kunna följas upp i efterföljande prövning.

*Kommentar: Placeringen av huvudbyggnaden är inte en förutsättning för att möjliggöra bullernivåer under gällande riktvärden inom skolgården. Även utan en placering av skolbyggnaden finns det möjligheter att anordna skolgården på ett sådant avstånd att bullerriktvärden innehålls. Detta beror till stor del på det stora riskavståndet mot Örkelljungavägen.*

Trafikverket har i sitt yttrande uppmärksammat att ett lägre värde förefaller ha använts bullerutredningen för trafikflödet på Flyingegatan år 2040 (640 ÅDT) än i trafikutredningen (690 ÅDT). Länsstyrelsen anser att om detta påverkar beräkningarna behöver bullerutredningen revideras avseende beräknad framtida trafik. För vägledning för planbestämmelser att använda finns råd på Boverkets hemsida, PBL kunskapsbanken ”Reglering i detaljplan med anledning av buller”.

*Kommentar: Trafikutredningen är uppdaterad.*

#### Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende risk för översvämning, miljökvalitetsnormer för vatten, hälsa och säkerhet - förorenad mark samt byggnadsfritt avstånd och säkerhetszon, varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11§§ PBL.

*Kommentar: Planhandlingarna är uppdaterade.*

#### Lantmäteriet, 2021-04-23

Bestämmelsen om korsprickad mark är inte formulerad enligt rekommendationerna i Boverkets planbestämmelsekatalog. För korsmark rekommenderas skrivningen ”Marken får endast förses med komplementbyggnad”.

*Kommentar: Planbestämmelsen är formulerad enligt den planbestämmelsekatalog som var aktuell när detaljplanen startade.*

I planförslaget gränsar kvartersmark för skoländamål och allmän plats för natur till en mindre väg. Vägen är i grundkartan eller i registerkartan inte utlagd som samfäll. Lantmäteriet vill här påminna om att registerkartan inte är rättsligt bindande vilket innebär att oregistrerade samfälligheter kan finnas i kartan. Lantmäteriet vill upplysa om att samfälligheter bör vara utredda eftersom det är viktigt att de fastighetsrättsliga förhållandena redovisas korrekt inom planområdet vid planläggning.

Genom att lägga ut markreservatet för allmännyttiga underjordiska ledningar s.k. u-område ser kommunen dels till så att det inte blir planstridigt att lägga dessa på kvartersmark och dels att lovpliktiga åtgärder inte kan utföras som hindrar ledningen, men det bildas ingen rättighet genom att kommunen lägger ut ett u-område i planen. För att säkerställa att ledningarna får vara kvar behöver normalt sett ledningsrätt eller servitut upplåtas. Detta är inte beskrivet i genomförandeavsnittet av planbeskrivningen.

Om det är känt vilka typer av allmänna ledningar och vilka ledningshavare som ska ansvara för u-området bör detta redovisas i planbeskrivningen.

Det saknas konsekvensbeskrivning av hur arrendet och således hur arrendatorerna berörs av planen. Det är viktigt att alla som berörs av en detaljplan kan förstå planens konsekvenser. Av planbeskrivningen ska de konsekvenser som ett genomförande av detaljplanen medför för bland annat sakägare, andra berörda och miljön framgå.

*Kommentar: Planbeskrivningen har uppdaterats med information om arrende och u-område.*

### **Trafikverket, 2021-05-11**

Trafikverket är väghållare för väg 114 precis väster om planområdet, väg 1791 strax väster om planområdet och väg 13 en bit söder om planområdet. Väg 114 och väg 13 är utpekade som funktionellt prioriterade vägar (kompletterande regionalt viktiga vägar) och väg 13 är också rekommenderad led för farligt gods.

Trafikverket förutsätter att hela vägområdet för väg 114 (frånsett de delar som eventuellt behöver planläggas med anledning av den nya anslutningen till planområdet) lämnas utanför detaljplanen.

Utmed väg 114 gäller ett utökat byggnadsfritt avstånd om 30 meter (från vägområdesgräns) där inga byggnader eller andra anläggningar som kan äventyra trafiksäkerheten och framtida funktion får finnas. Detta behöver säkerställas i detaljplanen.

*Kommentar: I samråd med Trafikverket har det byggnadsfriaavståndet minskats till 25 meter, vilket säkerställs med prickmark i plankartan.*

Utmed aktuell sträcka av väg 114 gäller en säkerhetszon om 7 meter från vägkant. För att trafiksäkerheten inte ska äventyras får det inte förekomma några fysiska hinder i form av fasta oeftergivliga föremål inom vägens säkerhetszon.

Liksom Trafikverket tidigare har framfört i dialog med kommunen, är den föreslagna placeringen av skolan, öster om väg 114, inte oproblematisk ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt. En placering av skolan på östra sidan om väg 114, med mesta delen av bostäderna väster om väg 114, gör stora anspråk på att passera väg 114, vilket i sin tur ställer stora krav på åtgärder för oskyddade trafikanter och för en säker skolväg. Samtidigt är väg 114 en funktionellt prioriterad väg där den regionala framkomligheten ska värnas. Trafikverket anser fortfarande att kommunen i första hand bör överväga en annan placering av skolan, där passage över vägen undviks. Om kommunen ändå väljer att gå vidare med en placering öster om väg 114 måste den nu aktuella trafikutredningen (Trafikutredning för detaljplan Munka-Ljungby 3:11. Ängelholms kommun. 2020-06-17.) kompletteras och revideras i ett antal avseenden. Se nedan.

Under 2019 tog kommunen fram en första trafikutredning avseende det nu aktuella planområdet (Trafikutredning för detaljplan Munka Ljungby 3:11. Ängelholms kommun. 2019-11-05.). Kommunen och Trafikverket hade i samband med detta dialog och Trafikverket lämnade synpunkter. Kommunen har sedan valt att ta fram en ny trafikutredning, utan Trafikverkets medverkan, varför Trafikverkets synpunkter på den nu aktuella trafikutredningen framförs nedan.

I samband med framtagande av detaljplan för kvarteret Gräsklipparen 2016 tecknade Trafikverket och kommunen avtal (TRV 2016/55746) om att kommunen skulle genomföra en trafikutredning och målpunktsanalys. Utifrån denna utredning skulle sedan ett medfinansieringsavtal tecknas för erforderliga trafikåtgärder. Ett sådant avtal togs fram av Trafikverket och översändes till kommunen under 2018. I avtalet ingick främst gång- och cykelåtgärder i både kommunal och statlig infrastruktur, för att uppnå en god tillgänglighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Avtalet omfattade kommunala gång- och cykelvägar, en gång- och cykelpassage vid busshållplatsen, tillgänglighetsanpassning av busshållplatsen, samt åtgärder för att förebygga smitvägar över väg 114. Kommunen framförde sedan under 2018 till Trafikverket att förutsättningarna förändrats i och med planerna på en ny skola öster om väg 114, och att en ny trafikutredning och målpunktsanalys skulle tas fram. Det översända avtalsförslaget undertecknades därmed inte av parterna. Trafikverket fick besked av kommunen att erforderliga åtgärder utifrån detaljplan för kvarteret Gräsklipparen skulle tas upp igen i samband med den nu aktuella detaljplanen för Munka Ljungby 3:11 m fl.

*Kommentar: En ny trafikutredning har tagits fram, i samråd med Trafikverket, som bygger på en ny målpunktsanalys. Utredningen föreslår bland annat att en övergång i plan, likt den föreslagna åtgärden från 2018.*

Trafikverket anser därför att den nu aktuella trafikutredningen även måste innefatta åtgärdsbehov kopplat till exploateringsområdet väster om väg 114

och till trafiksituationen runt Flyingegatan. I den nu aktuella trafikutredningen för skolan föreslås åtgärder i form av bland annat en ny planskild gång- och cykelpassage i höjd med Flyingegatan samt åtgärder för att knyta ihop gång- och cykelvägnätet väster och öster om väg 114 och med koppling till busshållplatsen. Dessa åtgärder omnämns dock inte i planbeskrivningen för detaljplanen. De tidigare överenskomna åtgärderna i samband med detaljplan för Gräsklipparen finns inte omnämnda i vare sig trafikutredning eller planhandlingar.

Trafikverket vidhåller att om kommunen väljer att lägga en skola på motsatt sida väg 114, i förhållande till större delen av bostadsbebyggelsen, måste också säkra skolvägar och passager för oskyddade trafikanter säkerställas. Vi anser att dessa ska studeras med hänsyn både till skolvägar, rörelsemönster för fritidsaktiviteter, förbindelser till busshållplatser, ny anslutning från planområdet, och befintliga anslutningar till väg 114 etc. Vi anser att planskilda gång- och cykelpassager bör studeras i första hand och placeringen därför bör optimeras utifrån hur framtida rörelsemönster kan tänkas se ut, när områdena väster och öster om väg 114 enligt översiktsplanen är fullt utbyggda, så att man inte bara utgår från de rörelsemönster som finns idag. Trafikverket anser att gång- och cykelförbindelser och området utmed väg 114 även bör utformas så att de oskyddade trafikanterna leds till säkra passager på väg 114.

I den nu aktuella detaljplanen framgår att skolan är ett första steg i en planerad större utbyggnad öster om väg 114. Detta måste beaktas och tas med i trafikutredning och målpunktsanalys. Var behöver exempelvis gång- och cykelpassager placeras för att bäst försörja både befintlig och tillkommande bebyggelse, kopplingar till busshållplats etc. Trafikverket anser att kommunen måste ta ett helhetsgrepp om trafiksituationen med avseende på både befintliga och kommande exploateringar på båda sidor om väg 114. I den nu föreliggande trafikutredningen förefaller exempelvis inte tänkta exploateringar (utöver den nu aktuella detaljplanen) öster om väg 114 finnas med i antaganden och beräkningar av framtida trafik. Detta gäller även med avseende på placering och utformning av ny anslutning till väg 114 från det nu aktuella planområdet. Om utbyggnad öster om väg 114 fortsätter enligt intentionerna i översiktsplanen är det viktigt att redan nu beakta hur hela det området bäst kan trafikförsörjas och anslutas till det statliga vägnätet. Liksom kommunen nämner i planhandlingarna är väg 114 utpekad som funktionellt prioriterad väg och Trafikverket anser därför inte att fler än en ny anslutning till väg 114, från exploateringsområdet öster om väg 114, är lämpligt. Det är därför viktigt att anslutningen till det nu aktuella planområdet utreds även utifrån kommande exploateringar.

*Kommentar: I den nya trafikutredningen har kapacitetsberäkningar och målpunktsanalyser tagits fram med den framtida utvecklingen enligt översiktsplanen i åtanke.*

Trafikverket tolkar den nya trafikutredningen så att hastighet 60 km/h för väg 114 och väg 13 har använts som underlag för föreslagna åtgärder. Trafikverket tolkar det vidare så att beräkningarna för den nya anslutningen till planområdet är gjorda med antagande om ett vänstersvängkörfält på den statliga vägen. I plankartan förefaller inte tillräckligt utrymme ha avsatts för att det ska vara möjligt att bygga den nya anslutningen, vare sig med eller utan



vänstersvängkörväg. Trafikverket har inget att invända emot den föreslagna placeringen av den nya anslutningen i sig. Detta förutsatt att siktkrav och utformningskrav för anslutningen, enligt gällande VGU (Vägars och gators utformning), kan klaras på den aktuella platsen. I anslutning till väg 114 ska det, från en punkt 5 meter in från väggkant säkerhetsställas fri sikt på 140 meter i båda riktningar. Inom denna triangel får det inte förekomma växtlighet eller andra föremål som överskrider en höjd om 0,6 meter. Detta måste kommunen säkerställa innan detaljplanen föres till antagande, eftersom detaljplanen kan behöva justeras. I trafikutredningen nämns exempelvis att den åkerholme som finns precis norr om den föreslagna anslutningen till planområdet är siktskymmande, och att vegetationsröjning därför kommer att krävas. Om en ny gång- och cykeltunnel ska placeras så som föreslås i den nu aktuella detaljplanen, måste kommunen säkerställa att detta inte påverkar sikten i korsningen väg 1791/Ljungsgårdsledens anslutning till väg 114, med avseende på exempelvis behov av uppförande av räcke etc. Detta måste säkerställas innan detaljplanen föres till antagande, eftersom detaljplanen kan behöva justeras.

*Kommentar: Det är inte längre aktuellt med en ny gång- och cykeltunnel. Kommunen bedömer i övrigt att det är möjligt att uppföra goda siktförhållanden vid de nya korsningarna i enighet med VGU.*

Även förslag till åtgärder i korsningen väg 114/väg 13 kan komma att påverkas av framtida trafik från tillkommande exploateringar öster om väg 114, varpå trafikutredningen behöver kompletteras även i detta avseende. Det är viktigt att samtliga åtgärdsförslag för statliga vägar studeras ur både framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt.

Innan den nu aktuella detaljplanen föres till antagande måste Trafikverket och kommunen vara överens om vilka trafikåtgärder/lösningar som krävs enligt ovan, och ett avtal vara tecknat mellan parterna. Kommunen ska bekosta samtliga nödvändiga trafikåtgärder i statlig infrastruktur som orsakas av detaljplaner/exploatering.

Trafikverket instämmer i kommunens skrivning i planbeskrivningen att åtgärder för att säkerställa säkra passager för oskyddade trafikanter måste finnas på plats innan bebyggelsen i planområdet färdigställs.

Vid revidering/komplettering av den nu aktuella trafikutredningen ska aktuella uppräkningsstal för trafik användas. Sedan den nu aktuella trafikutredningen togs fram har uppräkningsstalen reviderats. Aktuella uppräkningsstal finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida ([www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)).

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

Trafikverket anser att endast den byggrätt som är prövad i bullerutredningen ska medges i detaljplanen. I den nu aktuella detaljplanen medges placering av skolbyggnad i öster och skolgård i väster, vilket inte överensstämmer med slutsatserna i bullerutredningen. Plankartan måste kompletteras så att skolans placering och utformning regleras tydligare och blir enligt bullerutredningens slutsatser och så att en bullerskyddad skolgård säkerställs. I bullerutredningen förefaller ett lägre värde ha använts för trafikflödet på Flyingegatan år 204 (640 ÅDT) än i trafikutredningen (690 ÅDT).

*Kommentar: Byggnadens placering är inte en förutsättning för att kunna utforma en skolgård som innehåller boverkets riktvärden för buller. På grund av det långa avståndet mellan väg och skolgård, samt den stora ytan som planläggs, finns det goda möjligheter att även utan avskärmande byggnad utforma en skolgård med låga bullernivåer. Detta framgår av bullerutbredningskartan i planbeskrivningen*

## KOMMUNALA, MELLANKOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

### Räddningstjänsten Skåne nordväst, 2021-04-22

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

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

Åtkomlighet

Åtkomlighet för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg och byggnadernas entré får inte överstiga 50 meter.

*Kommentar: Planbeskrivningen har kompletterats med ett stycke om brandvattenförsörjning*

### Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR), 2022-05-03

- NSR vill tydliggöra att vi ansvarar enbart för hämtning av kommunalt avfall. Avfall med producentansvar hämtas av annan aktör.
- NSR önskar att miljörummets placering pekas ut de olika alternativen.
- För att säkerställa att hämtning kan ske säkert och utan några risker för personerna inom skolområdet önskar NSR att det i detaljplanen skrivs in att avfallsutrymmet inte placeras vid hämta/lämnaställen eller andra ställen där barn, pedagoger, elever eller lärare förkommer.
- Det bör även stå med i detaljplanen att avfallsutrymmet inte ska placeras så att backning förekommer.
- Det är viktigt att vägbredd och vändmöjlighet följer renhållningsordningen för Ängelholms kommun för att säkerställa att hämtning kan ske.

- Det finns fördelar, både miljömässiga och ekonomiska att uppmärksamma frågor som rör hantering av överskottsmassor (och vilka massor som ska användas vid ett eventuellt underskott på massor) redan i detaljplanskedet. Man kan med fördel reflektera över massbalanserna inom området och börja planera för eventuell lagring, sortering, behandling och återanvändning av massor. Detta gäller både massor som är förorenade i olika grad samt för området rena massor.
- Se Bilaga 2 som vi bifogar för att underlätta ert arbete med att säkerställa det viktigaste i gällande renhållningsordning för Ängelholms kommun.

*Kommentar: Synpunkterna är noterade och tas med i det fortsatta arbetet.*

## **LEDNINGSÄGARE**

### **Bjäre Kraft, 2021-04-05**

Bjäre Kraft har fiber inkl skåp och brunn på planområdet.

Eventuell flytt av befintlig fiber ska ersättas av exploatören/fastighetsägaren.

Önskas kartmaterial över befintlig fiber på planområdet vänligen lägg in ett ärende i ledningskollen.se

Bjäre kraft kan förse planområdet med fiber och vi önskar bli kontaktade i projekteringen av områden för att kunna förlägga fiber ev tillsammans med andra ledningsägare

*Kommentar: Synpunkt noterad.*

### **Öresundskraft AB, 2021-05-03**

Öresundskraft har behov av en ny transformatorstation för den nya skolan. Ett Eområde på 7x7 meter placeras lämpligen i norra änden av planområdet för att kunna försörja delar av ev. ytterligare exploatering.

Vi har en ledning på västra sidan Örkelljungavägen som kan delas och anslutas till den nya stationen.

På östra sidan Örkelljungavägen finns en lågspänningskabel som försörjer telemasten, den kan påverkas beroende på utformningen av gc-tunnel och vad som sker med den gamla gc-vägen söderut.

*Kommentar: En bestämmelse om att en yta om 7x7 meter ska reserveras för transformatorstation har införts i plankartan.*

### **Tele 2 AB, 2021-04-14**

Tele2 har en ytterst samhällsviktig infrastruktur nergrävd längs med fastighetens västra och sydvästra sida. Denna infrastruktur får på inget vis skadas eller på annat sätt påverkas av exploateringen. Vi ser att vi kommer få ett begränsat tillträde till denna kanalisering om exploateringen genomförs och vill därmed redan nu flagga för att vi vill bli kallade till ett ledningsägarmöte snarast möjligast. På mötet vill vi diskutera hur vi går till väga för att säkerställa infrastrukturens säkerhet. Vi förutsätter att alla eventuella kostnader som uppstår kring eventuella flyttar eller andra relaterade kostnader till denna infrastruktur ersätts av exploatör eller den som ansvarar för exploateringen.

*Kommentar: Efter samrådet har planförslaget reviderats och det är inte längre aktuellt att anlägga en ny gang- och cykeltunnel som annars hade kommit i konflikt med infrastrukturen.*

#### **TeliaCompany AB/Skanova AB 2021-05-04**

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom Detaljplaneområdet.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

*Kommentar: I planebeskrivningen framgår det att den part som initierar åtgärden ska bekosta flytt av ledningar.*

#### **SAKÄGARE OCH ÖVRIGA**

##### **Norra Skånes Hyresgästförening, 2021-04-21**

Hyresgästföreningen Nordvästskåne har tagit del av detaljplan för Munka Ljungby3:11 ( skola) det viktigaste är att barnens väg till och från skolan är säker. För övrigt har vi inget att erinra.

*Kommentar: Synpunkt noterad.*

##### **Privatperson, 2021-04-24**

Till att börja med, jag bor numera inte i Munka-Ljungby men har bott på Baragatan 2006-2020 och Ljunitsgatan 2001-2006 så jag har lite koll.

Jag håller med om att alternativ 2 är den bättre lösningen. Jag gillar idén med den nya tunneln under Örkelljungavägen. Däremot tycker jag att den idén hade kunnat expanderas. Något som Munka-Ljungby saknar är planskilda korsningar över större vägar och östra delen av Ljungsgårdsleden särskilt. Den enda som finns just nu är den som går från Oxiegatan till "nya området", dvs Sofierogatan m.m.

Det innebär att det kommer bli en väldigt lång omväg för boende på Baragatan, Ingelstadsgatan, Herrestadsgatan och Ljunitsgatan om de ska ta sig till den nya skolan via fot eller cykel. Just nu finns det också ett "övergångsställe" vid busshållplatsen Baragatan, men den är verkligen inte tillräcklig för säkerhet. Höga hastigheter och avsaknaden av ett faktiskt övergångsställe skapar det. Det finns också en annan väg som kommunen bör vara medveten om. Det är den gräsplätt/skogsdunge som finns precis väst om Örkelljungavägen. Den används av väldigt många i nuläget trots att den saknar väldigt mycket säkerhet vid passage över Ljungsgårdsleden. Vid byggnaden av skolan så lär bara trafiken från gångare och cyklister öka samt biltrafiken vilken ökar risken till konflikt/olyckor.

Jag föreslår därför att när man bygger tunneln under Örkelljungavägen österut så ska man också bygga en tunnel norrut under Ljungsgårdsleden. Den här

tunneln kan sen leda till en asfalterad/grusad GC-väg som sitter ihop med vägen vid Baragatan 11/13 samt Ljunitsgatan 37/39 och går där den befintliga gångstigen finns och undviker skogen till största möjliga mån. Bild är inkluderad på hur den hade kunnat dras. (Streckad linje innebär en potentiell dragning jag inte har lagt så mycket tanke på).

Fördelar med mitt förslag:

- De nämnda områden får bättre anslutningar till "nya området" samt den nya skolan.
- Gångare och cyklister får säkrare vägar.
- Kan göras i koppling med den andra tunneln för att minimera störningar och kostnader.

*Kommentar: Det bedöms inte, i detta skede, vara möjligt att utforma en gång- och cykeltunnel enligt förslaget.*

### **LRF:s kommungrupp, 2021-05-02**

LRF ( Lantbrukarnas Riksförbund ) har ca 800 medlemmar i Ängelholms kommun. De driver 400 företag med jord och skog som bas. Kommungruppen består av representanter för de fyra lokalavdelningarna.

LRF:s kommungrupp vill härmed lämna några principiella synpunkter på detaljplanen för Munka Ljungby 3:11 m.fl.

Vid all planerad nybyggnation på åkermark måste man ställa sig frågan : är detta det bästa alternativet ?

Gynnar det t.ex den biologiska mångfalden ?

Gynnas det av riksdagen beslutade målet att öka den svenska livsmedelproduktionen ?

Gynnar byggnationen behovet av ökad livsmedelsberedskap i händelse av konflikter och avspärningar samt en beredskap för kommande klimatförändringar ?

Kommer befintlig djurproduktion i närheten att påverkas av byggnationen?

Kommer buller och damm från befintlig lantbruksverksamhet påverka människorna ?

Hur kommer stora nederbörds mängder att hanteras för att inte orsaka översvämningar ?

Vi hoppas att ovanstående kan leda till ökad förståelse av vikten att skydda en ändlig naturresurs.

*Kommentar: Enligt gällande vägledning ska exploatering på jordbruksmark endast göras i undantagsfall. I detta fall anser kommunen att det inte finns någon annan bättre placering för en ny skola i Munka Ljungby, vilket bedöms vara mycket angeläget att få på plats.*

### **Naturskyddsföreningen Ängelholm, 2021-05-04**

Föreningen har förståelse för att det finns behov av att bygga en ny skola i Munka Ljungby, särskilt med tanke på att det under senare år byggts mycket nya bostäder, samt planeras för fler. Men vi anser dock att man i det längsta bör undvika att exploatera jordbruksmark och är tveksamma till att undantagsregeln i 3 kap. 4 § miljöbalken är tillämplig för vald lokalisering av skolan.

Om detaljplanen trots allt beslutas enligt förslaget, har vi några synpunkter kring utformningen av byggnader och cykelvägar samt skötseln av naturmiljöerna i planområdet.

Vi anser att belysning vid byggnader och nya cykelvägar ska vara så skonsam som möjligt för djurlivet, med tanke på att ljus kan betraktas som en förorening och kan vara skadligt för nattlevande djur som t.ex. insekter och fladdermöss. Lampor bör helst förses med rörelsevakter och därmed endast lysa vid behov. Armaturena bör rikta ljuset nedåt, men fr.a. inte uppåt mot himlen.

*Kommentar: Synpunkten noteras och tas med i detaljprojektering av skolgården.*

Nya cykelvägar måste göras säkra och betydligt bättre än de som tidigare byggts på flera ställen, som vid idrottsplatsen där cykelleden under Örkelljungavägen innebär en kollisionsrisk med skarpa, skymda kurvor i slutet av nedförsbackarna. Om cykelbanorna är säkra och inte innebär onödiga omvägar ökar incitamentet att använda dem, vilket kan minska behovet av biltransporter och därmed gynna klimat- och miljö. Föreningen ser därför mycket positivt på att kommunen enligt planbeskrivningen avser ersätta den ovannämnda cykeltunneln med en ny tunnel med säkrare utformning.

Naturmarkerna i planområdet bör skötas så att en vild flora gynnas och med hänsyn till insekter och smådjur..

*Kommentar: Efter samrådet har det framkommit svårigheter att anlägga en ny gång- och cykeltunnel. Istället föreslås att den befintliga tunneln byggs om för att höja säkerhet och trygghet.*

### **Fastighetsägare till Munka Ljungby 10:8, 2021-05-05**

En av mina jordbruksfastigheter Munka Ljungby 10:8 ligger ca 300m från den planerade skolan. Här bedriver jag växtodling och foderproduktion till mina djur. Spridning av gödsel sker här. Det är nöt, gris och hästgödsel. Mestadels gristgödsel som kommer från grisstallarna som ligger mellan min fastighet och det detaljplanerade området.

Dessa slaktgrisstallar nämns endast i en bi-sats i VA utredningen och inte i planbeskrivningen vilket för mig är väldigt underligt då detta är en stor anläggning med ca 1300 slaktgrisplatser här finns även ett nötkreaturstall som användes för 4år sedan. Enligt beräkning kommer avståndet mellan stallarna och det detaljplanerade området att vara ca250m. Exakt vilka avstånd som gäller mellan stallar/gödselanläggningar och bostäder/verksamhetsområden finns inte fastställda av någon myndighet. Även om min verksamhet finns på ett relativt långt avstånd från detaljplaneområdet så kan lukt förekomma p.g.a. väder och vindförhållanden. Verksamma (barn och personal) på skolan och förskolan kommer att befinna sig inom det detaljplanerade område från tidig morgon till eftermiddag, inomhus såväl som utomhus. Människor är olika och kan därför påverkas olika av lukter vid t.ex. gödselkörning.

*Kommentar: Avståndet mellan stallarna och planområdet är minst 300 meter, vilket bedöms vara tillräckligt för att inte riskera att allergener sprids till skolområdet.*

Vidare så anser jag att VA utredningen inte är komplett. Under första halvan av 1970-talet gick fyra grannar samman och grävde en dräneringsledning som har sitt utlopp i Munka Ljungbybäcken i invid gränsen till Skillinge 1:89. Denna ledning dränerar jordbruksmark på grundvatten och samt dagvatten som kommer från Munka Ljungby 35:24, 10:8, 121:1, 121:3 och 3:11. I den presenterade VA-utredningen återfinns ingenting kring denna dränering. Därför bör denna utredning kompletteras med nämnda dräneringsledning och nya värden presenteras.

Jag behöver garantier för att min lantbruksverksamhet inte kommer att påverkas av detaljplanen och om inte så sker anser jag att detaljplanen inte skall verkställas. Finns det minsta osäkerhet kring denna fråga anser jag att kommunen skall planera för skola och förskola på ett längre avstånd från min fastighet

*Kommentar: Det finns inga register eller underlag kring om eller var denna ledning existerar. Efter dialog med fastighetsägare i området tyder mycket på att den ligger utanför planområdet och kapaciteten inte påverkas av föreslagen detaljplan.*

#### **Fastighetsägare till Munka Ljungby 10:8, 2021-05-05**

En av mina jordbruksfastigheter Munka Ljungby 10:8 ligger ca 300m från den planerade skolan. Här bedriver jag växtodling och foderproduktion till mina djur. Spridning av gödsel sker här. Det är nöt, gris och hästgödsel. Mestadels grigödsel som kommer från grisstallarna som ligger mellan min fastighet och det detaljplanerade området.

Dessa slaktgrisstallar nämns endast i en bi-sats i VA utredningen och inte i plan beskrivningen vilket för mig är väldigt underligt då detta är en stor anläggning med ca 1300 slaktgrisplatser här finns även ett nötkreaturstall som användes för 4år sedan. Enligt beräkning kommer avståndet mellan stallarna och det detaljplanerade området att vara ca250m. Exakt vilka avstånd som gäller mellan stallar/gödselanläggningar och bostäder/verksamhetsområden finns inte fastställda av någon myndighet. Även om min verksamhet finns på ett relativt långt avstånd från detaljplaneområdet så kan lukt förekomma p.g.a. väder och vindförhållanden. Verksamma (barn och personal) på skolan och förskolan kommer att befinna sig inom det detaljplanerade område från tidig morgon till eftermiddag, inomhus såväl som utomhus. Människor är olika och kan därför påverkas olika av lukter vid t.ex. gödselkörning.

Vidare så anser jag att VA utredningen inte är komplett. Under första halvan av 1970-talet gick fyra grannar samman och grävde en dräneringsledning som har sitt utlopp i Munka Ljungbybäcken i invid gränsen till Skillinge 1:89. Denna ledning dränerar jordbruksmark på grundvatten och samt dagvatten som kommer från Munka Ljungby 35:24, 10:8, 121:1, 121:3 och 3:11. I den presenterade VA-utredningen återfinns ingenting kring denna dränering. Därför bör denna utredning kompletteras med nämnda dräneringsledning och nya värden presenteras.

Jag behöver garantier för att min lantbruksverksamhet inte kommer att påverkas av detaljplanen och om inte så sker anser jag att detaljplanen inte skall

verkställas. Finns det minsta osäkerhet kring denna fråga anser jag att kommunen skall planera för skola och förskola på ett längre avstånd från min fastighet

*Kommentar: Se svar på ovanstående synpunkt.*

### **Munka Ljungby IBK och Munka Ljungby IF, 2021-05-05**

Munka Ljungby IF (MIF) och Munka Ljungby IBK (MIBK) vill framföra följande synpunkter gällande detaljplanen för nya skola i Munka Ljungby IF:

1. Absolut viktigast är att man tar hänsyn till gående och cyklister, vilket utgörs av en betydande andel barn, i förslaget. Då förordar vi att de enskilt viktigaste åtgärderna blir att det byggs tre planskilda korsningar av Örkelljungavägen enligt figur 26. Samtidigt är det av yttersta vikt att det byggs en gc-väg på västra sidan av Örkelljungavägen mellan Ljungsgårdsleden och Flyingegatan för att koppla ihop busshållplats samt bostadsområdena. Ska något prioriteras bort så är det viktigare att bygga den norra planskilda korsningen än densamma södra. Detta då det bor många barn även norr om Ljungsgårdsleden som vi annars tror kommer gena över Örkelljungavägen då deras alternativ är en kraftig omväg.
2. Om det blir alternativ 1 enligt punkt 3.1 så anser vi att det behövs byggas en cirkulationsplats för att trafikflödet ska fungera tillfredsställande.
3. Om det blir alternativ 2 enligt punkt 3.2 så anser vi att hänsyn måste tas till oskyddade trafikanter norrifrån medelst en planfri korsning i höjd med skolans nordvästra hörn. Annars finns risken att barnen kommer gena över gatan.
4. Infarten till Idrottsplatsens parkering behöver ses över vad det gäller belysning. Gång- och Cykelvägen utanför idrottsplatsen behöver lysas upp.
5. Parkeringsplatsen till idrottsplatsen byggs ut norröver. Kommer då även kunna nyttjas av personal till skolan då inritade parkeringsplatser ser ut att vara för få. Det är många barn idag som tar körkort för samt kör epatraktor eller mopedbil till skolan och dessa behöver också parkeras någonstans. Denna kan då även utnyttjas som parkering för hämtning/lämning. Generellt tror vi att förslaget innehåller för få parkeringsplatser.
6. Idrottsplatsens parkering åtgärdas gällande målning av parkeringsrutor.

*Kommentar: Trafikutredningen har uppdaterats gällande trafiksäkerhet och förslagit en rad olika åtgärder som ska komma till stånd innan skolan tas i bruk. Gällande parkering kommer skolan byggas med en egen parkering. Inom ramen av detaljplanen har man tagit fram en parkeringsutredning som visar på behovet av parkeringsplats och detaljplanen säkerställer att denna yta finns inom planområdet.*

### **Fastighetsägare till Skillinge 1:89 , 2021-05-05**



Som ägare till jordbruksfastigheten Skillinge 1 :89 ställer vi oss till viss del positiva till förslaget gällande detaljplan för skolbyggnader på Munka Ljungby 3:11 och 128:1.

Vi vill däremot uppmana Ängelholms kommun att redan nu analysera konsekvenserna av ett nytt bostadsområde som föreslås i den tillväxtplan för området i anslutning till detaljplaneområdet och som nu presenterats.

Vissa åtgärder där kanske skall utföras redan vid produktion av skolområdet.

Vidare bör befintlig infrastruktur typ parkeringsplatser, GC-vägar mm på idrottsområdet integreras med kommande skolområde för att optimera utnyttjandet.

Det vi däremot är frågande över och som vi anser kräver ytterligare handläggning och omarbetning är:

- att vi anser att presenterad utredning gällande vattenavrinning och fördröjningsdammar inte är komplett. Det har sedan, bedömt, första halvan av 1970- talet funnits en dräneringsledning belägen bl a på Munka Ljungby 3: 11 och som har sitt utlopp i Munka Ljungbybäcken i anslutning till gränsen mot Skillinge 1 :89. Denna ledning dränerar jordbruksmark på grundvatten och ev också dagvatten som kommer från ett antal jordbruksfastigheter på och öster om Munka Ljungby 3:11. I den presenterade VA-utredningen återfinns ingenting kring denna dränering. Därför bör denna utredning kompletteras med nämnda dräneringsledning och nya värden presenteras.  
Det viktiga för oss som ägare till Skillinge 1 :89 är att det säkerställs att kraftiga flöden och då speciellt vid extraordinära händelser inte påverkar vattenståndet på vår fastighet. Det bör även utredas och kontrolleras att det inte finns något efter punkten för utloppet i Munka Ljungbybäcken till befintlig damm som hindrar flödet så att vattnet istället rinner österut och in på Skillinge 1 :89.

*Kommentar: Det finns inga register eller underlag kring om eller var denna ledning existerar. Efter dialog med fastighetsägare i området tyder mycket på att den ligger utanför planområdet och kapaciteten inte påverkas av föreslagen detaljplan. Inom ramen av detaljplanen planläggs områden för omhändertaganden av dagvatten. En översiktlig kontroll av översvämningsrisken visar att detaljplanen inte medför någon ökad risk för angränsade områden, vid kraftig nederbörd. De föreslagna åtgärderna bedöms inte försämra situationen i förhållande till nollalternativet.*

- att för att skapa goda förutsättningar och hög trafiksäkerhet vid in- och utfart till skol- och idrottsområde bör en cirkulationsplats anläggas i anslutning till korsningen Ljungsgårdsleden och väg 114. Detta innebär att nuvarande infart till idrottsområdet kan tas bort.  
I presenterad trafikutredning återfinns ingenting vad vi kan se som beskriver trafiken på Skelderhusvägen och då framförallt korsningen väg 114 och Skelderhusvägen. Därför måste trafikutredningen kompletteras med beskrivning av trafiken på Skelderhusvägen och in/utfart på väg 114 eftersom denna korsning i princip ligger i direkt anslutning till korsningen

väg 13 och väg 114. Uppgifter om nuvarande trafikmängd och kommande på Skelderhusvägen måste presenteras.

*Kommentar: Trafiken på Skelderhusvägen bedöms inte påverkas av planförslaget. Korsningen Örkeälljungavägen/ Klippavägen har studerats i trafikutredning och föreslagen lösning säkerställer god kapacitet.*

- att inom skol- och idrottsområdet bör "planskilda" lösningar mellan fordonstrafik och gång- och cykeltrafikanter skapas för ökad säkerhet. Föreslagen placering av ny skola kommer med största sannolikhet innebära en ökad andel cyklister och fotgängare till/från Össjö, Axtorp, Aggarp mm. För att skapa bättre förutsättningar för dessa oskyddade trafikanter krävs anpassningar även utanför detaljplaneområdet tex belysning av GC-väg mellan idrottsområdet och Skelderhusvägen, förbättring av säkerhet för oskyddade trafikanter på Skelderhusvägen österut osv.

*Kommentar: Frågan om gång- och cykeltrafik längre ifrån planområdet kan inte hanteras inom ramen av denna detaljplan. Synpunkten noteras och tas med i vidare arbete kring utveckling av gång- och cykeltrafik i Ängelholms kommun.*

- att nuvarande väg, belägen direkt norr om idrottsplatsområdet, från skogsfastigheterna öster om Munka Ljungby 3: 11 skall finnas kvar och medge fortsatt utfart till väg 114. Viss förändring av sträckningen kan kanske bli aktuell.

*Kommentar: Vägen kommer att finnas kvar, dock i huvudsak som gång- och cykelstråk för tillfart till skolan.*

### **Privatperson, 2021-05-05**

#### 1. En detaljplan

De planerade skolbyggnaderna ska uppföras på samma fastighet som tidigare är bebyggd med Idrottshall och Idrottsplats för fotboll och padel. Då de planerade skolorna kommer att utnyttja de befintliga anläggningarna för sina fysiska aktiviteter vore det lämpligt att den nya detaljplanen bör omfatta även dessa befintliga anläggningar. Detta innebär att man får en detaljplan istället för två på samma fastighet.

*Kommentar: Idrottshallen och idrottsplatsen är planlagd sedan tidigare genom två separata detaljplaner och bedöms därför inte behöva planläggas igen. Att samma fastighet omfattas av olika detaljplaner innebär nödvändigtvis inte något negativt. Fastigheten Munka Ljungby 3:11 omfattar stora delar av Munka Ljungby, varpå det vore mycket svårt att enbart ha en detaljplan för hela fastigheten.*

#### 2. Anslutning till vägnätet

Konsultfirman Atkins tar fram två alternativa trafiklösningar. En med en trevägskorsning och en med en fyrvägskorsning, båda med anslutning från Örkeälljungavägen. Alternativet med trevägskorsning är enligt mitt förmenande det sämre alternativet då denna utesluter anslutning till befintliga idrottsanläggningar. Alternativet med en fyrvägskorsning möjliggör en anslutning till dessa befintliga anläggningar. Detta alternativ möjliggör också en

gemensam större parkering. Skolan nyttjar denna dagtid och idrotten kvällstid. Dessutom möjliggör alternativet med fyrvägs korsning att nuvarande infart från Örkelljungavägen till Idrottshall och Idrottsplats kan stängas. Bra ur trafiksäkerhets-synpunkt att begränsa antalet utfarter till stor allmän väg. Detta alternativ bör kunna kompletteras med en rondell i korsning Ljunggårdsledan - Örkelljungavägen. Alternativet innebär också att man med lätthet kan tillgodose kommande bostadsfastigheter behov av vägnät. ( se föreslagen tillväxtplan som nu finns ute på remiss)

*Kommentar: Syftet med alternativet som nu är aktuellt är att öka säkerheten för oskyddade trafikanter, som inte behöver korsa den nya infartsvägen. Den nya korsningen har beräknats med det större utbyggnadsområdet i åtanke och bedöms klara den ökade trafiken i flera år framöver.*

Vad gäller GC väg är nuvarande inte bra. En ny vägtunnel kan med ökad säkerhet för alla besökare enkelt förläggas som förlängning med nuvarande GC-väg längs Ljunggårdsleden. Förslaget med ny GC-väg längs Örkelljungavägen löser säkerhetsproblemen med den busshållplats som finns på motsatta sidan till skola/idrottsanläggningar. Vidare för ytterligare en ny vägtunnel byggas i höjd med Flyingegatan där det nu finns en s.k. smitväg

*Kommentar: Planbeskrivningen och trafikutredningen har kompletterats med flera förslag som tillsammans bidrar till trygga och säkra skolvägar.*

### 3. VA-utredning

Kan ej se att föreslagen detaljplan är hänsyn till vattenavrinning från omkringliggande fastigheter. Finns sedan många år en dräneringsledning som vid avgrävning kommer att innebära stora framtida problem för boende.

*Kommentar: Det finns inga register eller underlag kring om eller var denna ledning existerar. Efter dialog med fastighetsägare i området tyder mycket på att den ligger utanför planområdet och kapaciteten inte påverkas av föreslagen detaljplan. Inom ramen av detaljplanen planläggs områden för omhändertaganden av dagvatten. En översiktlig kontroll av översvämningsrisken visar att detaljplanen inte medför någon ökad risk för angränsade områden, vid kraftig nederbörd. De föreslagna åtgärderna bedöms inte försämra situationen i förhållande till nollalternativet.*

### 4. Fördjupad översiktsplan

I samband med planering av byggnation på det s.k. Jordgubbsfältet gjordes en s.k. fördjupad översiktsplan. Någon hänsyn till denna tycks inte förekomma i föreslagen detaljplan. Troligen p.g.a. att kännedom om denna saknats. Ej heller har då Atkins tagit del av denna.

*Kommentar: Översiktsplan 2035 ersätter kommunens fördjupade översiktsplaner.*

## 5. Avslutning

Avslutningsvis önskar undertecknad att Ni sammanställer samtliga inkomna sam rådsyttrande, översänder dessa till berörda samt sammankallar dessa till gemensamt möte.

*Kommentar: Ett gemensamt möte har inte varit aktuellt.*

## STÄLLNINGSTAGANDE

Planhandlingarna kompletteras vad gäller:

- Trafik
- Naturvärden
- Dagvattenhantering
- Brandvattenförsörjning
- Transformatorstation
- Buller

## NAMNLISTA

Följande har under samrådet inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Privatperson, 2021-04-24
- Privatperson, 2021-05-05

## MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Utlåtande har upprättats av planarkitekt Edvin Hansson

## SAMHÄLLE/PLANENHETEN

Ängelholm den 26 augusti 2022.

Pernilla Theselius  
Tf. Planchef

Edvin Hansson  
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.