



# Detaljplan för Ängelholm 3:28 m fl, Centrum-Nybroområdet, Ängelholm, Ängelholms kommun

## GRANSKNINGSUTLÅTANDE 2

### ANTAGANDEHANDLING

---

#### SAMRÅDET

Samrådet redovisas i en samrådsredogörelse daterad 8 oktober 2021.

Under samrådstiden inkom en stor mängd synpunkter, främst från boende i Ängelholms kommun. Bland yttranden finns både positiva och negativa synpunkter, samtliga finns redovisade i denna samrådsredogörelse.

Efter samrådet kompletterades planhandlingarna vad gäller:

Plankarta:

- Planområdesgränsen har förändrats som följd av uppdaterad förprojektering
- Bestämmelse om brons höjd har justerats
- Bullerbestämmelser kring fastigheten Tallen 8 har införts

Planbeskrivning:

- Alternativa lösningar
- Riksintressen
- Nya brons utformning
- Geoteknik
- Naturvård
- Fladdermöss
- Förprojektering
- Buller
- Fastighetskonsekvenser
- Illustrationer

## HUR GRANSKNINGEN HAR BEDRIVITS

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt på granskning 11 november till och med 14 december 2021. Förslaget har hållits tillgängligt på [www.engelholm.se](http://www.engelholm.se) och i stadshuset.

Granskningen kungjordes i Nordvästra Skånes Tidningar 11 november 2021.

Efter granskningen uppdaterades planhandlingarna till följd av att arkitekttävlingen för den nya bron färdigställdes. Det vinnande förslaget medförde ett behov av en utökning av planområdet i anslutning till bron. Ändringen medförde inte några större konsekvenser, eftersom att bronns faktiska vägbredd var samma. Konstruktionen skulle dock hamna utanför planområdet, varpå en förändring var nödvändig.

Förändringen innebar alltså en utökning av planområdet vilket bedöms vara en sådan stor förändring att det krävdes en andra granskning. Inkomna synpunkter under granskning 1 och granskning 2 har bemöts under samma tidsperiod, efter den andra granskningen. Men synpunkterna är uppdelade i två dokument för tydlighetens skull. Yttranden som redovisas och besvaras i detta dokument berör enbart de yttranden som kom in under den andra granskningen.

Den andra granskningen ägde rum mellan den 24 januari 2022 till och med den 24 februari 2022. Förslaget har hållits tillgängligt på [www.engelholm.se](http://www.engelholm.se), i stadshuset samt i stadsbiblioteket. Den andra granskningen kungjordes i Nordvästra Skånes Tidningar den 25 januari 2022.

## INKOMNA YTTRANDE UNDER ANDRA GRANSKNINGEN

Yttranden utan erinran eller med tillstyrkan har inkommit från:

- Tele2, 2022-01-24
- Öresundskraft, 2022-02-17
- NSR, 2022-02-24

Yttranden med synpunkter eller frågor har inkommit från:

- Länsstyrelsen, 2022-02-23
- Lantmäteriet, 2022-02-14
- Trafikverket, 2022-02-15
- Fastighetsägare till Fastighet Kråkan 6, 2022-01-26
- Fastighetsägare till Rödspättan 11, 2022-01-26
- Fastighetsägare till Eken 3, 2022-02-17
- Fastighetsägare till Pannån 1, 2022-02-21
- Ängelholms Tennisklubb, 2022-02-22
- Fastighetsägare till fastighet Tallen 6, 2022-02-23
- Fastighetsägare till Sparven 5, 2022-02-24
- Boende Näktergalen 17, 2022-02-24
- 9 privatpersoner, 2022-01-24 till och med 2022-02-24

Inkomna yttranden redovisas och kommenteras nedan.

## MYNDIGHETER

### Länsstyrelsen, 2022-02-23

Redogörelse för ärendet

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten att uppföra en ny väg för att koppla nuvarande Klippanvägen med Havsbadsvägen och den nya Järnväggsgatan. Detaljplanen ska också möjliggöra gång- och cykeltrafik på samma sträcka. Kommunen gör bedömningen att detaljplanen följer översiktsplanens intentioner. Planprocessen genomförs med ett utökat förfarande. Till planförslaget har kommunen upprättat en miljökonsekvensbeskrivning. För området gäller Översiktsplan 2035, antagen av kommunfullmäktige 2017-08-28. Länsstyrelsen hade vid samrådsskedet formella synpunkter angående riksintresse för naturvård, riksintresse för rörligt friluftsliv, strandskydd, erosion (ras och skred), miljökvalitetsnormer för vatten och för kulturmiljö. Länsstyrelsen hade formella synpunkter angående ras och skred samt miljökvalitetsnormer för vatten vid granskningsskede 1.

Länsstyrelsens formella synpunkter

Följande synpunkter har koppling till länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen (2010:900).

Miljökvalitetsnormer för vatten

I planbeskrivningen anges det att planförslaget kommer medföra förändringar i konstruktionen av Pyttebron som ska bestämmas genom en mer detaljerad geoteknisk undersökning i samband med projektering och att den kommer att utgå från målsättningen att möjligheterna att nå miljökvalitetsnormerna inte motverkas. Vidare redovisar planbeskrivningen angående det fisk- och musselvatten som finns inom planområdet i form av Rönne å att om- och tillbyggnaden av bron förväntas kunna ske utan påverkan på vattenkvaliteten i Rönne å och skulle det visa sig att grundläggningen av nya brodelar eller anläggande/förstärkning av erosionskydd inte klaras utan påverkan på vattenkvaliteten kommer tillstånd eller anmälan för vattenverksamhet att sökas.

*Kommentar: Planbeskrivningen har förtydligats gällande påverkan på MKN-vatten. Kommunen bedömer att bronns konstruktion, som inte har några brodelar inom vattenområdet, inte påverkar vattendraget. I samband med anläggandet kommer befintliga brostöd att nedmonteras, vilket kräver anmälan om vattenverksamhet. Detta ansöks i samband med genomförande.*

Länsstyrelsen noterar att en fördjupad geoteknisk undersökning är gjord som visar att det krävs flera åtgärder för att göra marken stabil där vägdragningen kommer närmst Rönneå. I samrådet angavs det att det skulle genomföras en fördjupad geoteknisk studie för bron, det står fortsatt samma sak i planhandlingarna för första granskningsskedet och för detta det andra granskningsskedet. Den är inte gjord och länsstyrelsen kan därmed inte bedöma den eventuella påverkan som kan uppkomma i samband med anläggandet av ny bro.

Länsstyrelsen anser att dessa frågor behöver vara utredda inom ramen för planprocessen och är en förutsättning för detaljplanens lämplighetsprövning. Länsstyrelsen anser att planens antagande behöver invänta den vattendom som behövs för utredda och föreslagna förstärkningsåtgärder av Rönne å och den eventuella vattendom som kan komma att behövas utifrån bronns slutliga konstruktion och utformning.

#### Ras och skred

I samrådet angavs det att det skulle genomföras en fördjupad geoteknisk studie för bron, det står fortsatt samma sak i det första granskningsskedet som i detta det andra granskningsskedet. Den är inte gjord och länsstyrelsen kan därmed inte bedöma den eventuella påverkan och den risk som kan uppkomma i samband med anläggandet av ny bro.

*Kommentar: Det planeras inga nya geotekniska utredningar inom ramen av detaljplanen. Denna geotekniska utredning som nämns görs i samband med detaljprojektering. Planbeskrivningen har förtydligats med detta och även tydliggjort brons påverkan på vattendraget.*

#### Länsstyrelsens rådgivning

##### Planteknik

Länsstyrelsen noterar att upphävande av strandskydd på allmän väg görs av länsstyrelsen vilket också framgår i planbeskrivningen. Därmed blir planbestämmelse att strandskyddet är upphävt för GATA inte en fungerande planbestämmelse. Detta borde istället stå som information på plankartan att avsikten är att ansöka om upphävande av strandskydd för allmän väg hos Länsstyrelsen.

*Kommentar: Efter dialog med Länsstyrelsen har det visat sig att denna synpunkt inte stämmer. Detaljplanen möjliggör ingen allmän väg i den betydelsen som lagstiftningen syftar till. Det är således kommunen som avgör frågan om strandskydd.*

##### Annan lagstiftning

Länsstyrelsen vill påminna kommunen om att detaljplanen fortsatt är beroende av ansökningar av dispenser för art- och biotopskydd, samt en ansökan om upphävande av strandskydd för GATA. Utan dessa ser länsstyrelsen att det saknas förutsättningar att genomföra planen enligt nuvarande förutsättningar.

*Kommentar: Det bedöms inte finnas några ansökningar som behöver göras innan planens antagande.*

##### Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende MKN-vatten och ras och skred, varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11 §§ PBL.

*Kommentar: Planbeskrivningen har förtydligats gällande MKN-vatten och ras och skred.*

#### **Lantmäteriet, 2022-02-14**

Lantmäteriet anser att det är önskvärt att det framgår fastighetsrättsliga konsekvenser för var fastighet, vilket framfördes i samrådsskedet. Det är i dagens redovisning otydligt hur fastigheterna påverkas av planförslaget. Detta gäller i synnerhet de privatägda fastigheterna. Med fördel redovisas område för område med idé om hur genomförandet (fastighetsbildningsmässigt) kan ske.

#### **KVARTERSMARK FÖR PARKERING.**

”Toffelmakaren 8 kommer förlora kvartersmark för parkering. Dessa ersätts med ny parkeringsplats norr om kvarteret Tofsmesen.”. Enligt planförslaget kommer fastigheten även behöva avstå mark.

Enligt detaljplanen är en parkering utlagd som kvartersmark. Hur är detta tänkt att ske genom fastighetsbildning? Ska parkeringsfastigheten utgöra en egen ny fastighet? Enligt planbeskrivningen verkar området vara kompletterande parkering för Toffelmakaren 8, är tanken att parkeringsområdet ska ingå i fastigheten? Det kan vara tveksamt att fastighetsbildningen självständigt kan utgöra en lämplig fastighet enligt FBL 3 kap. Om tanken är att kommunen ska ta hand om parkeringsområdet bör det ingå i allmän plats.

*Kommentar: Planbeskrivningen har förtydligats. Kommunen kommer att fortsatt äga området för parkeringen, men parkeringsplatserna tillskrivs bostadsrättsföreningen genom nyttjanderättsavtal.*

### **Trafikverket, 2022-02-15**

Trafikverket vidhåller de synpunkter som vi framförde i granskningsskedet (granskning 1). Se nedan.

Trafikverket ser positivt på att kommunen har infört reglering för högsta totalhöjd avseende bron och att kommunen har låtit genomföra en flyghinderanalys.

Trafikverket förutsätter att flyghinderanalysen har skickats till berörda flygplatser (Ängelholms, Halmstads och Ljungbyheds flygplatser) samt att även LFV (Luftfartsverket) och Försvarmakten har getts möjlighet att yttra sig över detaljplanen. Om detta inte har skett måste detta göras innan detaljplanen föres till antagande.

*Kommentar: Berörda flygplatser har getts möjlighet att yttra sig.*

### **SAKÄGARE OCH ÖVRIGA**

#### **Fastighetsägare till Fastighet Kråkan 6, 2022-01-26**

Min önskan är att bevara PYTTEBRON.

*Kommentar: Synpunkten noterad.*

#### **Fastighetsägare till Fastighet Rödspättan 11, 2022-01-27**

Planerad bilväg vid Pytteområdet är att flytta ett "problem" från ett område till ett annat.

Årummet som det så fint heter ,bör ju bevaras i det skick som det är i dag. Lägga en bilväg där det är tänkt förstör inte bara det fina och lätt tillgängliga grön område som redan finns , utan det förstör även lugnet på andra sidan ån, ( parallellt med tänkta bil väg).

Går man vid ån nedan för Hembyggdsparken vill man inte ha massa biltrafik på andra sidan ån.

Med tanke på all nybyggnation på Errarps ängar bör den nya vägen gå via Varvsvägen, eller bygg den Västra länken..... Ni kunde passat på nu när de drar dubbelspåret.

*Kommentar: En lösning via Varvsvägen är utrett sedan tidigare och visar att effekten på trafiken i stadskärnan är liten. Kommunens bedömning är att en förlängning av Klippansvägens är den bästa lösningen .*

### **Privatperson, 2022-02-03**

Utbyggd infrastruktur i form av vägar föder fler bilar. Fler bilar är kontraproduktivt för världen. Alltså ingen lösning. Tänk istället innovativt. Tänk stort. Tänk banbrytande, samtidsenligt och långsiktigt. Eller saknar Ählm den förmågan?

*Kommentar: Som det står i planbeskrivningen finns det en risk att vägen leder till en generell ökning av trafik. Kommunens bedömning är dock att lösningen är den bästa för att säkerställa en trygg och säker trafikmiljö i stadskärnan och staden.*

### **Privatperson, 2022-02-09**

Lämnar ett yttrande emot hela denna detaljplanen. Skulle kunna skriva mer utförligt men inget nytt troligtvis. Tycker även att de så kallade illustrationerna som visas snarare kan kallas illusioner med den skala de monteras in i befintlig miljö för att se bättre ut än vad det kommer bli i verkligheten.

*Kommentar: Illustrationerna utgår från de mått som framgått av förprojekteringen.*

### **Fastighetsägare till Eken 3, 2022-02-17**

När man i bilder och visningar över hur området ska se ut ej håller sig till verkliga dimensioner så blir man rädd. Då godkänner folk en plan som ej stämmer överens med hur verkligheten blir . Det är inte rimligt att dra den storleken på väg genom detta området utan att förstöra omgivande miljö. Man bör dessutom ha i åtagande det djurliv som rör sig i detta området i form av rådjur , kattugglor, fladdermöss mm. Hur har man tänkt lösa dragningen där vägen kommer ligga i direkt anslutning till ån utan att påverka flödet i ån. Ett ogenomtänkt förhastat förslag som enbart verkar handla om politikens okunnighet.

Att lägga den mängd skattepengar på att renovera Pyttebron och området vid Danielslundsgatan/ Storgatan för att kort därefter riva upp allt är ett svineri.

Satsa istället på en fin och säker cykelled och en ringväg som verkligen leder trafiken utanför centrum .

Varvsverksamheten förlängning ger dessutom en ny överfart till området i Havsbaden och den trafik som ej har ärenden i centrum behöver inte ens köra in i området alls.

Det finns dessutom en omröstning där folket sade Nej till Klippansvägens förlängning vilket också är ett svineri med folkets röst.

*Kommentar: Illustrationerna som är framtagna utgår från de mått som finns i förprojekteringen och realistiska dimensioner.*

*I anslutning till ån kommer stabilitetsåtgärder genomföras i form av spontning. Detta sker mellan gatan och befintliga erosionskydd som idag finns på platsen, på så sätt bedöms åtgärden inte påverka flödet i ån. I samband med spontning kan även erosionskyddet restaureras, då det idag är i dåligt skick.*

### **Privatperson, 2022-02-20**

Den nya vinnande bron ”Himlavalvet” är en alltför spektakulär bro som inte smälter in i den lummiga och gamla kulturmiljö som är karaktäristiskt för området. Fastigheter som berörs utöver det närmast liggande 1700-tals huset är de utmed Danielundsgatan och Storgatan. Områdets park Danielslundsparken med ”Vattenhästen” och de gamla stensatta brofästena är unika och ett tidsdokument där den 120-åriga bron Pyttebron är kronan på verket. Alla bilder på den fint restaurerade Pyttebron visar hur den smälter in i denna lummiga unika miljö.

Det är stor nivåskillnad där vägen med den nya bron skall byggas och det framgår inte i planen hur detta skall se ut eller lösas.

En rondell vid Storgatan kommer att ligga betydligt lägre än bron. Sedan skall bron få provisoriska ”diskreta” stödben och provisoriska torn under byggtiden och det innebär påverkan på den kringliggande miljö då ev 1700-tals huset måste rivras.

*Kommentar: Huset på fastigheten Kråkan 1 ska inte rivras.*

Det kan förmodligen bli svårt att återställa efter byggtiden. Den vinnande bron är bredare än vad som tidigare angivits i planen vilket också innebär annan påverkan i närområdet.

De nya bron ”Himlavalvet” är utsedd av en enhällig jury där bevarandet av Pyttebron fick flest röster av HD som ordnat en omröstning om broförslagen.

Bron Himlavalvet där människor skall kunna gå upp över bron kan innebära att bilister brister i uppmärksamhet på vägen.

På bron enligt plan skall finnas utrymmen för vistelse på bron som om man glömmer att det är en trafikerad bilbro som görs för bilarnas bättre framkomlighet. Vidare står det i

sammanfattningen att den nya vägen också skall möjliggöra för gång och cykeltrafik på samma sträcka men det är ju just vad det nu är: en mycket trafiksäker gång och cykelväg för motionärer skolbarn och pendlare till station och strand. En sådan bilfri väg måste prioriteras för de oskyddade trafikanterna och för miljön och klimatet. Även ett billigare alternativ kan finnas som att t.ex att bygga en ny förbindelse till Havsbaden längs med järnvägsspåret söderut mot den nya bredare Sibirientunneln. Inga husägare berörs på den sträckan och det är inte en viktig kulturmiljö för Ängelholmarna.

*Kommentar: Att bygga ny förbindelse längs järnvägen är utrett sedan tidigare och är redovisat i planbeskrivningen. Kostnaden för en sådan lösning bedöms vara högre än detaljplanens förslag.*

### Privatperson, 2022-02-20

Jag anser att förslaget som nu föreligger med en förlängning av Klippanvägen över Rönne å och med anslutning till Havsbadsvägen och den nya Järnväggsgatan är att backa in i framtiden. Förslaget bygger på samma tänk som var förhärskande under 60- och 70-talen – det var bilen som var i centrum och alla stadsplaner anpassades efter bilismens behov. Detta var något som många politiker och kommuner ångrade och man fick t ex återskapa de cykelbanor som tagits bort under bilismens gyllene era.

Bilförtätning har pågått i många städer under många år utan någon som helst hänsyn till människors vardag, biologisk mångfald eller samhällets hållbarhet. Morgondagens samhälle kommer inte på något sätt att vara lika bil-anpassat som det är idag. Det kommer bilpooler, det blir mer hemarbete och mindre arbetspendling, den kommunala trafiken byggs ut och i en stad av Ängelholms storlek borde det istället vara högprioriterat att satsa på cykelbanor och cykelstråk.

Under senare tid har denna bilförtätning rättats till i vissa länder och i vissa städer där man insett att biltrafiken måste ut från stadskärnan genom olika typer av ringvägar runt stadskärnan, t ex Malmö för att ta ett närliggande exempel. Eller som i Köpenhamn där cyklisterna prioriterats på bekostnad av bilisterna.

De skisser som föreligger för den nya bron visar att man inte planerat för dubbelsidig GC-väg mer än på själva bron och fram till sjöbodarna, därefter blir det GC-väg enbart på den norra sidan. Detta är ju till att redan från början be om att varken cyklister eller fotgängare skall använda den nya vägen! I planbeskrivningen redogör man för de negativa konsekvenser man tror kan uppkomma vid planförslagets genomförande, t ex att ett stort antal träd måste fällas. Att ersätta stora och gamla träd – som fungerar som koldioxidfällor under växtsäsongen och är hem för allehanda andra växter och inte minst djur – med nya, mindre träd kommer att väsentligt förändra stadsbilden, minska koldioxidupptagningen och förändra både växt- och djurliv. Speciellt tråkigt eftersom området idag inte har någon nämnvärd biltrafik men med den nya vägen kommer ett visst antal tusen bilar att passera där dagligen.

Det har gjorts en utredning om att istället satsa på en ny väg, väster om järnvägen, med passage vid den nuvarande passagen under järnvägen ut mot Sibirien för att ansluta till Banskolevägen. En sådan ny väg kräver också att det fälls ett antal träd men det skulle få väsentligt mindre påverkan eftersom mängden som fälls är i stort sett försumbar i förhållande till vad som kommer att kunna stå kvar. I bjärt kontrast till den mer eller mindre totalavverkning som blir fallet vid den nya vägen. En sådan lösning skulle också öppna för möjligheten att exploatera Sibirienområdet, ett område som efter vresrosröjningen och trädfällningen ser allt annat än trivsamt ut. En exploatering där skulle också avlasta stranden från Råbocka och norrut, ett avsnitt som idag har ett hårt tryck av både badgäster OCH de stormar som drabbar kusten med ojämna mellanrum. Sibirienstranden verkar klara stormarna väsentligt bättre. Detta förslag har funnits med i många av diskussioner som föregick det så berömda ”Tylösandsmötet”. Tyvärr valde



man på detta möte att ignorera de fördelar som denna lösning medför och istället fortsätta på den redan inslagna ”Klippanvägenlösningen” utan att redovisa för- och nackdelar med de olika alternativen.

*Kommentar: Alternativa lösningen är redovisade i planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen. Utredda alternativ visar att effekten på trafiken i stadskärnan är liten i jämförelse med en förlängning av Klippanvägen.*

Vi vet i dagsläget inte hur en förlängning av Klippanvägen kommer påverka området väster om Rönne å. Men med allra största sannolikhet kommer det att påverka båtklubben som kanske måste flytta, tennishallarna får en trafiksituation som vi inte vet hur den kommer att påverka verksamheten och scoutstugans aktiviteter hamnar nästan mitt i trafikflödet.

Min uppfattning är att Klippanvägens förlängning ska läggas i malpåse och dessa andra trafiklösningar prioriteras istället. Att flytta trafiken några hundra meter längre norrut löser inte problemen på sikt!

*Kommentar: Båtklubben kommer att kunna vara kvar och planförslaget har anpassats för att inte påverka deras verksamhet. Även tennishallen och scoutstugan kommer kunna vara kvar. Att det blir en förändring i upplevelsen av platsen framgår av planhandlingarna.*

#### **Fastighetsägare till fastigheten Pannån 1, 2022-02-21**

Ökningen av trafik och buller efter ombyggnaden av Klippanvägen kommer att påverka min fastighet, den studie som är publicerad visar att där är en kraftig påverkan men att man i detalj valt att inte vidare utreda min fastighet vilket jag anser bör göras!

*Kommentar: Planens genomförande kommer inte påverka bullernivåerna i aktuell fastighet i sådan utsträckning att åtgärd behövs.*

#### **Ängelholms Tennisklubb, 2022-02-22**

Ängelholms Tennisklubb har tagit del av detaljplanen och läst igenom bullerutredningen där vi inte kan hitta någon mätning gällande tennishallen på idrottsgatan 2. Tennishallen är en dåligt isolerad idrottshall som redan idag är mycket känslig för ljud utifrån och den nya förlängningen kommer att passera extremt nära hallens ena kortvägg men också nära långsidorna.

Vad gäller för bullernivåer i en idrottshall av den typ som tennishallen är?

Om det innebär en påtaglig ökning av ljudnivån i hallen så kommer det drastiskt påverka arbetsmiljön för våra heltidstränare. Vad innebär det för dem och hur ska de och vi åtgärda det, då vi inte står som fastighetsägare?

*Kommentar: Det finns inga riktvärden att förhålla sig till gällande bullernivåer inomhus för idrottshall, vilket gör det svårt att planera för åtgärder inom ramen av detaljplanen.*

#### **Fastighetsägare till fastighet Tallen 6, 2022-02-23**

Jag vill poängtera att om de här vägen ska byggas vill vi ha ett

bullerplank mot den i vår fastighetsgräns. Förra gången Pytteleden (Klippanvägens förlängning) planerades innehöll planen bullerplank för alla oss som har fastigheter som gränsar till vägen.

Jag vill också påpeka att färgsättningen i vissa kartor i bullerutredningen är svårlästa. Det gäller främst kartan som visar hur mycket bullret minskar och ökar. De gula nyanserna är svåra att skilja från varann. Jag undrar också varför bullret inte analyserats ända till Tullakrok och Hembygdsparken, som är viktiga rekreativsområden.

*Kommentar: Syftet med de bullerreducerande åtgärderna är att säkerställa att riktvärden för buller uppfylls. Aktuell fastighet bedöms inte ligga inom ett sådant avstånd där riskreducerande åtgärder är nödvändigt för att uppfylla dessa.*

#### **Privatperson, 2022-02-24**

I andra granskningen anges att planförslaget är likadant som tidigare med den enda skillnaden att planbeskrivningen har kompletterats med information om den nya bron (sid 17-20) samt att plankartan uppdaterats enl ovan.

Detta stämmer inte alls.

Varför är rondellen i korsningen Danielslundsg-Storg-Klippanvägen-Storg-Klippanvägen borttagen? Detta kommer ju att orsaka fullständigt kaos i en 5-vägs korsning.

Rondellen i Österg-Klippanvägen-Österg-Klippanvägen är kvar på samma plats som tidigare men med skillnaden att Parkering går in i rondellen. Hur tänker ni där? Helt vansinnigt! Tidigare förprojektering visade ju att rondellen skulle flyttas längre bort mot Bofinken.

Andra granskningen bör göras om och gå ut på nytt samråd eftersom det är en helt ny trafiklösning.

*Kommentar: Cirkulationsplatsen i korsningen Danielslundsg-Storg-Klippanvägen-Storg-Klippanvägen är inte borttagen. Förprojekteringen är oförändrad sedan den första granskningen och denna finns bilagd planhandlingarna. Även plankartan är oförändrad i dessa områden.*

*Cirkulationsplatsen Österg-Klippanvägen-Österg-Klippanvägen kommer att flyttas norrut, så att parkeringsplatsen får plats. På exakt samma sätt som var redovisat sedan tidigare.*

#### **Privatperson, 2022-02-23**

Tidigare insända synpunkter av undertecknad skall fortfarande gälla för fortsatt granskning.

Beträffande ändringar som skett med anledning av beräknad brokonstruktionen konstaterar jag följande. Trafikreglering enligt nytt förslag har ändrats från och med gatukorsning

Klippanvägen/Östergatan till ny broanslutning vid Rönneå så att rondellerna tagits bort. Det innebär att i nu framlagt förslag finns ingen tydlighet så man kan utläsa hur trafiken i framtiden kan ske på ett säkert sätt för bilism, cyklar och gående.

Med stöd av ovanstående anser jag att nya förslaget omarbetas och skickas på förnyat samråd och granskning.

*Kommentar: Cirkulationsplatsen i korsningen Danielslundsg-Storg-Klippanvägen-Storg-Klippanvägen är inte borttagen. Förprojekteringen är oförändrad sedan den första granskningen och denna finns bilagd planhandlingarna. Även plankartan är oförändrad i dessa områden.  
Cirkulationsplatsen Österg-Klippanvägen-Österg-Klippanvägen kommer att flyttas norrut, så att parkeringsplatsen får plats. På exakt samma sätt som var redovisat sedan tidigare.*

### **Fastighetsägare till Sparven 5, 2022-02-24**

Vi åberopar våra yttranden från 2021-01-15 med ärendenummer 210115-YTT-DP-KD98 och från 2021-12-12 med ärendenummer 211212-YTT-DP-LQ01 och vill lägga till följande synpunkter:

Enligt kommunens brev 2022-01-21 om en andra granskning om ovannämnda detaljplan har förutsättningarna ändrats på grund av att det vinnande broförslaget i arkitekttävlingen, Himlavalvet, har en konstruktion som är bredare än tidigare angivits i detaljplanen.

Helst av allt ska vi då, enligt ovannämnda brev, inte yttra oss om vi tidigare har gjort yttranden!

Har det inte i förutsättningarna för arkitekttävlingen framgått vilka mått bron ska ha? Hur kan man utse ett vinnande bidrag som medför att detaljplanen måste göras om och sändas ut på granskning igen?  
Detta broförslag borde väl ha diskvalificerats?

*Kommentar: Brotävlingens program tydliggjorde vilka mått bron skulle ha. Detta handlade om mått för körfält och gång- och cykelbanor. Dessa mått stämmer överens med det nu vinnande förslaget. Däremot så gör brons konstruktion att dessa delar hamnar utanför planområdets tidigare gränser, men bredden på gatudelarna är desamma.*

Enligt förändringen i plankartan mellan granskning 1 och 2 på sidan 2 i ovannämnda brev framgår att det inte bara är brons bredd som ändras utan även övriga vägen har blivit bredare.  
Nu har byggnationen på ”Hemköps gamla parkering” skjutit i höjden och det framstår än tydligare hur trångt det är mellan dessa nya hus och tomtgränsen till fastigheten Kråkan 1.  
Att rita in nya ”parkområden” enligt nya plankartan är helt fantastiskt för att försöka få folk att tro att denna nya trafikled ska värna naturen och ersätta de parkområden som kommer att försvinna om Klippanvägens förlängning verkställs.  
Som vi tidigare påpekat är detaljplanen undermålig och fortfarande har ingen lösning presenterats för hur korsningen ska se ut för Storgatan, Danielslundsgatan och Klippanvägens förlängning..

*Kommentar: Gatan blir inte bredare. Anledningen till att användningsområdet ”GATA” har blivit större är för att ge plats åt brons konstruktion.  
Parkområdena som ligger i anslutning till gatan är för att möjliggöra och tydliggöra anslutning till gångstigarna längs med ån.*

**Privatperson, 2022-02-24**

De nytillkomna områdena på brons sydvästra och sydöstra sida är trädbevuxna. det är synnerligen viktigt att träden inom dessa områden bevaras. Om kompensering måste ske bör detta ske på samma platser!

Det framgår ej ur planen hur gångstråket över bron, på den s.k. diagonala bågen skall utformas. Personsäkerheten bör beaktas framförallt ur perspektivet personsäkerhet för ungdommar.

*Kommentar: Kompensation av träd ska i så stor uträkning det vara möjligt ske i närheten. Detta i enighet med kommunens trädplan. Detaljplanen reglerar inte bågens utformning, detta kommer beaktas i kommande detaljprojektering och byggnation.*

**Privatperson, 2022-02-24**

Jag godkänner inte detaljplanen.

Det så kallade Ängelholms paketet borde egentligen kallas Ängelholms pusslet. Det är så många olika och varierande detaljplaner som faktiskt berör och får allvarliga konsekvenser för hela Ängelholm.

Det största problemet är trafiken.

Hur kan ni/vi minska trafiken i och genom centrum?

- Bevara Pyttebron och Pyttelden...se längre ner varför och därför
- Ej bygga fler vägar/gator...det genererar per automatik mer trafik och luftföroreningar.  
Ängelholm är inte som andra städer/kommuner...Det är bara och inse fakta.  
Ängelholm har sina begränsningar med järnvägsspåren och den slingrande Rönneå genom centrum.
- Definitivt inte bygga en stor arbetsplats mitt emot järnvägsstationen...alla deras verksamheter får ej plats.  
Hela Ängelholms historia och känsla och idyll finns här...  
Bevara öppenheten och välkommandet och denna natursköna mötesplats som tusentals människor vistas i /passerar alla dygnets timmar året om.

*Kommentar: Ett flertal trafikutredningar har tagits fram inom ramen av detaljplanearbetet som visar att en förlängning av Klippanvägens förlängning ger goda effekter på trafikmängden genom stadskärnan.*

*Denna detaljplanen hanterar inte stationsområdets utbyggnad.*

Varför ska kommunanställda som inte bor i Ängelholms kommun gynnas...det är ingen garanti att de kommer och sluta och åka till och från jobbet.

Det ska och borde tänkas på oss som bor i centrum/stan/kommunen som betalar skatt här istället.

Varför ska tex pendlare som kommer hem med ett försenat tåg/buss behöva vänta i 30-60 minuter på anslutningsbussen?`

*Kommentar: Ett genomförande av denna och andra detaljplaner i Ängelholm bedöms inte påverka kollektivtrafikens punktlighet negativt.*

Finns många förslag var kommunhuset skulle kunna ha sin placering...

- Mer eller mindre på befintlig plats alt deras parkering...bygg på höjden = spar mark och "passar in" i kvarteren bredvid.  
Ligger då fortfarande mitt bland många bostadsområden och därför lätt tillgängligt för allmänheten.  
Anställda och besökare behöver ej köra genom centrum.
- På södra Sjukhusets område...där alla kommunens verksamheter borde kunna få plats. Enligt statistik från kommunen kommer 60 % av trafiken söderifrån...tex avfart Höja och avfart Varalöv/Åstorp och från Kullahalvön tex Höganäs/jonstorp/Helsingborg  
Anställda och besökare behöver ej köra genom centrum
- Om det ev byggs en pågatågsstation söder om Ängelholm vid Kulltorp, så avlastar det DEFINITIVT trafikbelastningen i och genom Ängelholm.  
Plus att Rögles parkeringsproblematik hade blivit löst...  
Med andra ord anställda, spelare och hemma och borta supportrar kan ta tåget till tex ishockeyn, fotbollen, paddeln och friidrotten.  
Här kan kommunhuset få sin placering.

*Kommentar: Det finns i dagsläget inga planer på att anlägga en ny tågstation söder om Ängelholm. Denna detaljplan hanterar inte kommunhusets placering. Kommunhusets placering hanteras i detaljplanen för del av Ängelholm 3:136.*

Turister och besökare kan då ta en annan väg ner till skogen och stranden och havet. Med andra ord in köra via centrum och stadsparken och Pyttebron och Havsbadsvägen.

- Ur miljösynpunkt...bla ett resurs slöseri

Varför riva upp en väg och flytta den ett par 10-tals meter bort?

Varför flytta ett relativt nytt och mycket väl fungerande busstorg ca 50 meter till hälften så liten yta i förhållande till nuvarande med stor risk för olyckstillbud...?

Säkerheten måste gå först för alla (inkl busschaufförerna).

*Kommentar: Placeringen av busstorget hanteras inte inom ramen av denna detaljplan men dimensioneringen av nytt busstorg har utretts, där man även har tagit höjd för framtida trafikökning. Det kanske upplevs litet jämfört med befintligt busstorg, men befintligt busstorg är överdimensionerat och tar upp mer yta än vad som behövs. Strukturen på Stationsområdet var bestämt innan man beslutade att lokalisera nytt stadshus där. Flytt av busstorg föranleds alltså inte av stadshusets placering, utan planeras att ske oavsett.*

Perrongerna kommer och finnas kvar både söderut med som nu mest norrut...

Det uppskattas mycket att busstorget bara 1-2 meter bort...speciellt personer med funktionsvariation och ev dess ledsagare som anpassat sig och tagit det nuvarande tåg och buss området till sitt hjärta.

Gemene man har då chansen och möjligheten och hinna med anslutningsbussen...

Det uppmanar fler att åka kommunalt och kollektivt.

Varför behöva såga ner/fälla ett stort antal träd?

Varför bygga framför gammal bebyggelse och skumma för hushållens sikt och ljusintag? Ev tågurspärning med eller utan farligt gods kan få riktigt allvarliga konsekvenser.

Trångt för räddningstjänsten om olyckan skulle vara framme antingen på stationsområdet eller på Sockerbruksområdet eller värsta scenariot om det samtidigt...gud bevara oss.

*Kommentar: Detaljplanen för Ängelholm 3:28 (Klippanvägens förlängning) ligger inte i anslutning till tåg och omfattar inte någon ny bebyggelse. För detaljplanerna inom Stationsområdet har diverse riskutredningar tagits fram som säkerställer att olyckor inte inträffar.*

Översvämningsrisken är mycket stor från Rönneå – se div foton på Ängelholms kommuns facebook sida (februari 2022).

Kommunen har framtida planer på och öka antalet hushåll i bla Strövelstorp och Munka Ljungby och Hjärnarp. Därför kräver stationsområdet utrymme för bla fler busshållplatser och liknande...inte bara tänka 5 / 15 / 30 / 50 år framåt utan 100 alt 500 år framåt...och göra rätt från början.

*Kommentar: Denna detaljplan hanterar inte busstorget.*

- Satsa på barn och ungdomare i synnerhet och även oss andra genom och uppmuntra fler till och gå och cykla mer = alltid hade varit drömmen Ett fantastiskt evenmang genom Generation Pep blev uppmärksammat av bla kungahuset. Här har vi/ni något som vi kan bygga vidare på.

Tex kan Campus byggas på gamla Tekniska kontorets plats / Batterifabriken parkering.

Så gynnas kommande generationer i många år framför ...oavsett om man kommer med buss eller tåg eller gåendes eller cyklandes tex från Pyttebron och Pytteleden eller Parallelltrapetsen eller Rebbelberga eller Skälderviken.

Bahnofs parering blir en välkommande och öppen mötesplats som är kombinerad skolgård och uteväntplats för gammal som ung.

Söder om jvg-stationen (på nuvarande plats) kan de befintliga laddningsstolparna till p-platser vara kvar och ev behöver antalet EL p-platser utökas om behovet finns.

Är även bra med en cykelparkering på samma sida som spåren så behöver man ej korsa hårt trafikerade gatan.

Bra med div p-hus med spåren norrut...

*Kommentar: En placering av stadshuset på Tekniska kontorets eller Batterifabriken parkering bedöms inte påverka trafikflödena nämnvärt och hanteras inte inom ramen av denna detaljplan.*

Vi behöver BILFRIA stråk

Blir ett intrång i vår stadsmiljö där bla grönområden och djurlivet ska bevaras.  
Negativ miljö och hälsopåverkan framför allt för boende i området.

Stadens livsnödvändiga gröna puls / stråk över Rönneå för gående och cyklister.

För att sedan välja åt vilket väderstreck man vill fortsätta i...

INGEN PLATS för biltrafik = inte många meter mellan Rönneå och tomtgränserna.

Pyttebron nyttjas nästan alla dygnets timmar ..bla av barn i alla åldrar (förskola/skola)

Rastning av husdjur, ta sig till och från jobbet, handla om man inte har bil, besöka bla Hembygdsparken, UpZone, Tullakrok och Rebbelberga mm, div idrottsföreningar som tränar där,

Engelholms Vandringsförening passerar där flera gånger i veckan.

För äldre och handikappade är det en skön, lugn och svalkande oas.

Den lummiga och natursköna leden längs Rönneå tar oss vidare till stranden, havet, hamnen och skogen.

Pyttebron och Pytteleden är GULD värd.

*Kommentar: Syftet med Klippanvägens förlängning är att leda trafiken bort från stadskärnan och minska trafikbelastningen på främst skolgatan och Nybron. Trafikutredningarna visar att ett genomförande av detaljplanen ger god effekt på trafikminskningen.*

Om politikerna tänker om och verkligen bryr sig...så inse fakta om Ängelholm har sina begränsningar med järnvägsspåren och Rönneå som slingrar sig genom stan.

Så bygg inte fler vägar och fastigheter inom detta området...

Ängelholm kommer på sikt förstöras för allt framtid tyvärr...

Med andra ord bygg inte en stor arbetsplats som kommunen mitt emot järnvägsområdet...

Ett förslag skulle kunna vara på Södra Sjukhusområdet istället eller jobba i baracker på nuvarande plats tills vi vet vad det gamla kommunhuset ska användas till...

Ett campus Ängelholm och ev annan skolverksamhet och en koserthall skulle kunna byggas på gamla tekniska kontorets plats / Batterifabrikens parkering. Blir bla nära för barn/ungdomare från tex Parallelltrapetsen och Havsbaden och de som kommer med buss och tåg och cykel via bla Pytteleden och Pyttebron.

Behöver då inte flytta bussområdet ca 50-100 meter (för och få plats med kommunhuset) till en betydligt mindre yta söder om jvg-stationen.

Risk för kaos, försämrad punktlighet och olyckstillbud.

Säkerheten, tryggheten och framkomligheten för bla pendlare och passerande och busschaufförer måste ju komma i första hand.

Bahnhoofs parkering kan bli en förlängning av Järnvägsparken med tex uteväntplatser, lekplats, ute-gym, hundrastgård, skolgård och food trucks.

Många ängelholmare vill fortsätta och ha en småstadsidyll med dess anda, charm, öppenhet och välkomnande som många andra städer söker och strävar efter.

En stor arbetsplats som kommunen skulle annars kunna byggas vid ev kommande Pågatåg station söder om Ängelholm som även Röggle BK hade önskat för och lösa en del av parkeringsproblematiken.

Där skulle även ett turistcentrum kunna byggas... (Närheten till skogen, stranden och havet)

Och en ev kommande golfbana får en järnvägsstation som parkeringsplats... kan då bli den enda i världen.

Snacka om att göra det omöjligt möjligt.

*Kommentar: Frågorna kan inte hanteras inom ramen av denna detaljplan då de berör projekt som ligger långt från planområdet och har hanterats i andra projekt.*

Att en ledamot i kommunfullmäktige i ett mindre parti KD har ändrat sig efter folkomröstningen 2011 där rösterna för Pyttebron vann må vara förlåtet, med när 6 partier M, SD, C, KD, MP och EP bryter sina vallöften ett halvår efter valet är svårt att förlika sig med. 1 2018-års valrörelse var frågan om Pyttebron inte längre aktuell.

Bron var nu restaurerad, målad och fin liksom pumphuset intill. Men som vi alla vet går det några månader efter valet och partitopparna är på en 2-dagars konferens med inhyrda konsulter utanför kommunen i Tylösand och planen blir: Klippanvägens förlängning och Pyttebron skall bort!

Sedan beslutet togs har många protester, insändare och plakat från skolbarn och fackeltåg visat hur viktig cykelvägen och bron är för medborgarna. Klimatet, naturen och kommuninvånarnas hälsa får stå sidan för att biltrafiken skall gå fram i en tyst, naturnära och central del av stan. Scoutstugan, barndagis och många husägare får sina inom/utomhus miljöer förstörda med trafikbuller och avgaser, för att inte tala om djuren som berörs och gamla träd som inte går att ersätta med några nya ädelträd!

*Kommentar: Ett flertal utredningar har tagits fram gällande buller och påverkan på naturmiljön. Utredningarna föreslår åtgärder som minskar den negativa påverkan, dessa åtgärder finns redovisade i planbeskrivningen.*

Konsultföretag har kommit fram till att omfattande åtgärder behövs för att stabilisera den gamla banvallen där den nya vägen kommer att gå alldeles invid åkanten. Redan nu utan den trafikbelastning som komma skall är banvallen på vissa ställen instabil efter åns och vattnets påverkande naturkrafter.

*Kommentar: För att säkerställa god stabilitet kommer spontning ske i anslutning till Rönne å.*



Skribenten vill ha en tryggare stadskärna och visar med en bild i korsningen Östergatan-Skolgatan. Den kommer att förbli en potentiell trafikfara även när trafiken minskar där. Trafikfarorna ökar i takt med ökad bilism och när ouppmärksamma trafikanter möts så även vid Klippanvägens förlängning.

Skribenten har rätt i att bilen behövs för de bosatta i områdena hon nämner i artikeln Havsbaden, Parallelltrapetsen, Stationsområdet och för storhandling. Kan dock inte förstå argumentet att bilen är ett måste i en liten stad som Ängelholm. För mej är det precis tvärtom, i en mindre stad som Ängelholm kan man ju både gå och cykla till stranden eller ta bussen till Brännborns och Havsbaden!

Var (om inte valresultatet blir majoritet för S och V) skall skolbarnen och andra som dagligen cyklar över bron ta vägen under den tid som bygget av vägen pågår. Några andra alternativ för cyklister än över Nybron som inte är trafiksäker för oskyddade trafikanter finns ju inte inom en överskådlig framtid. Till sist planen för Klippanvägens förlängning har ännu inte godkänts i alla granskande instanser och myndigheter så än är striden om Pyttebrin inte avgjord, även om de styrande i kommunen gör allt för att visa att de vunnit.

*Kommentar: Efter planens antagande kommer myndigheter ta ställning till om planens ska överprövas eller ej. Under samråd och granskning hade bland annat Länsstyrelsen vissa synpunkter på planens innehåll, vilket är normalt i alla typer av planärenden och innebär inte per automatik att planen kommer överprövas..*

Den nya vinnande bron ”Himlavalvet” är en alltför spektakulär bro som inte smälter in i den lummiga och gamla kulturmiljö som är karaktäristiskt för området. Fastigheter som berörs utöver det närmast liggande 1700-tals huset är de utmed Danielundsgatan och Storgatan. Områdets park Danielslundsparken med ”Vattenhästen” och de gamla stensatta brofästena är unika och ett tidsdokument där den 120-åriga bron Pyttebron är kronan på verket. Alla bilder på den fint restaurerade Pyttebron visar hur den smälter in i denna lummiga unika miljö.

Det är stor nivåskillnad där vägen med den nya bron skall byggas och det framgår inte i planen hur detta skall se ut eller lösas.

En rondell vid Storgatan kommer att ligga betydligt lägre än bron. Sedan skall bron få provisoriska ”diskreta” stödben och provisoriska torn under byggtiden och det innebär påverkan på den kringliggande miljö då ev 1700-tals huset måste rivas.

*Kommentar: Huset på fastigheten Kråkan 1 ska inte rivas.*

Det kan förmodligen bli svårt att återställa efter byggtiden. Den vinnande bron är bredare än vad som tidigare angivits i planen vilket också innebär annan påverkan i närområdet.

De nya bron ”Himlavalvet” är utsedd av en enhällig jury där

bevarandet av Pyttebron fick flest röster av HD som ordnat en omröstning om broförslagen.

Bron Himlavalvet där människor skall kunna gå upp över bron kan innebära att bilister brister i uppmärksamhet på vägen.

På bron enligt plan skall finnas utrymmen för vistelse på bron som om man glömmer att det är en trafikerad bilbro som görs för bilarnas bättre framkomlighet. Vidare står det i

sammanfattningen att den nya vägen också skall möjliggöra för gång och cykeltrafik på samma sträcka men det är ju just vad det nu är: en mycket trafiksäker gång och cykelväg för motionärer skolbarn och pendlare till station och strand. En sådan bilfri väg måste prioriteras för de oskyddade trafikanterna och för miljön och klimatet. Även ett billigare alternativ kan finnas som att t.ex att bygga en ny förbindelse till Havsbaden längs med järnvägsspåren söderut mot den nya bredare Sibirientunneln. Inga husägare berörs på den sträckan och det är inte en viktig kulturmiljö för Ängelholmarna.

*Kommentar: Att bygga ny förbindelse längs järnvägen är utrett sedan tidigare och är redovisat i planbeskrivningen. Kostnaden för en sådan lösning bedöms vara högre än detaljplanens förslag.*

Jag yrkar på att planen stoppas och att man tillsätter en oberoende kommission för att utreda alternativen till Ängelholm 3:28 m.fl. (Klippanvägen förlängning), av nedanstående anledningar:

#### 1 Inledning

Syftet med detaljplanen är att pröva möjligheten att uppföra en ny väg för att koppla nuvarande Klippanvägen med Havsbadsvägen och den nya Järnvägsgatan. Den är planerad att skära rakt igenom och oåterkalleligt skada ett av stadskärnans få återstående gröna bälten med delvis oersättliga naturvärden som konstituerar mycket av Ängelholms skäl. Omgivande bostadskvarter kommer drabbas av skador i ännu okänd omfattning av vibrationer och buller.

Ett intressant faktum är att kommunen tonar ner de negativa konsekvenserna medan Länsstyrelsen öppet erkänner konsekvensernas allvar. Kommunen har dock dessförinnan i omgångar fått kritik för mängder av brister i förslaget, brister som fortsätter. Det ger en känsla av en kommun som vill köra över sina invånare.

Som MKB noterar; den ombyggnad som detaljplanen medför innebär en påverkan på stadsbilden. Från att ha varit en del av ett sammanhängande, stadsnära grönområde med naturkaraktär, där Pyttebron är ett landmärke i staden, bedöms planförslaget medföra stora negativa konsekvenser både på stadsbilden och på upplevelsen av stadsrummet.

Promenadstråket är idag en av få platser inom staden där det finns möjlighet att uppleva rofylldhet, relativ tystnad och möjlighet till kort återhämtning. Sträckan upplevs som naturnära och avskild från övrig stadsbebyggelse.

*Kommentar: Planens negativa konsekvenser finns redovisade i sin helhet i miljökonsekvensbeskrivningen och sammanfattade i planbeskrivningen.*

Det hölls en folkomröstning i Ängelholm om detta den 27 november 2011 där 10,937 personer röstade. Folkomröstningen resulterade i att 59,73% röstade nej till att bygga pytteleden och därmed röstade man också nej till att bygga om samt nej till att riva Pyttebron, Sedan valet 2018 backade flera partier på sina vallöften och Ängelholmspaketet antogs av kommunstyrelsen den 16 oktober 2019.

För området gäller översiktsplan 2035 antagen av kommunfullmäktige 2017-08-28. Av översiktsplanen framgår bland annat att ”biltrafiken ska styras till gator som är väl anpassade för att hantera trafikmängden. Vägnetet ska stärkas på de gator som bedöms vara lämpade för trafikändamålet...”. I detta fall handlar det inte om att styra trafik till gator utan att bygga nya gator på strandskyddat område som även ligger inom riksintresset för naturvärde och friluftsliv, något som inte på något sätt kan anses vara i linje med översiktsplanens intentioner.

## 1.2 MKB

Ett projekt av detta slag med omfattande miljöpåverkan skall enligt Plan- och bygglagen (PBL) 4 kap. 2 a§ bedömas enligt Miljöbalken (MB) 6 kap. 12§ och förordningen om miljökonsekvensbeskrivningar (1998:905) 4§. Detta innebär att en miljökonsekvensbedömning (MKB) ska upprättas vilket nu gjorts av kommunen. En MKB syftar till att bedöma positiva och negativa miljökonsekvenser. MKB ska ge en bild av planförslagets miljöpåverkan och konsekvenser för miljön och människors hälsa. Därtill ska MKB, där så är möjligt, redovisa förslag på åtgärder som medför att projektet kan utformas på ett sådant sätt att eventuella negativa effekter minskas.

Planförslagets MKB omfattar 61 sidor, därutöver finns flertalet underlagsrapporter som är fristående dokument upprättade av olika privata konsultbyråer betalda av projektet. Föreliggande MKB skall ses som kommunens partsinlägga och inte en oberoende analys om projektet. Självklart kan inte de anlitade konsulterna ge en alltför negativ analys av projektet.

*Kommentar: Utredningar som är framtagna är genomförda av upphandlade konsulter i enighet med lagen om offentlig upphandling.*

Länsstyrelsen kommenterar enligt följande.

”Med den föreslagna detaljplanen följer det flera negativa konsekvenser som tas upp i framtagen MKB med stor påverkan på stadsbilden och stadsrummet. Det blir tydligt för Länsstyrelsen vilka negativa konsekvenser som planförslaget för med sig men inte lika tydligt vilka positiva effekter som kommer ut av den. Länsstyrelsen efterfrågar bättre viktade planhandlingar.”

*Kommentar: Planförslaget har uppdaterats och de positiva konsekvenserna har tydliggjorts. Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande inte längre denna synpunkt.*

Det bör vara ganska tydligt för alla som läser detta inlägg att de negativa konsekvenserna fortfarande har stort övertag i detta planförslag.

Det har vid flera tillfällen väckts frågan till Länsstyrelsen om byggnadsminneförklaring av Pyttebron. Kommunen tycker att den kulturhistoriska kopplingen till järnvägssträckningen kan fortsättningsvis finnas på platsen genom andra åtgärder, där även den nya bron vägens dragning spelar roll för historieberättandet. Intressantare skrivning för att inte säga någonting alls får man leta länge efter.

Naturvärden har inte undersökts på ett tillfredställande sätt i miljökonsekvensbeskrivningen (MKB). Det finns inga ordentliga naturvärdesundersökningar med tillräcklig fältinventering och dokumentation. I kommunens egen MKB står det ”planläggningen bör anpassas så att förutsättningar finns för framförallt de objekt som klassas som påtagligt naturvärde att bevaras”. Kommunen väjer då att fälla en majoritet av de träd som klassas som påtagligt naturvärde.

*Kommentar: Planförslaget har anpassats för att kunna bevara så många värdefulla träd som möjligt.*

### 1.3 Strandskydd

Området ligger inom strandskyddsområde vilket innebär att det krävs dispens. Det är också förbjudet att vidta åtgärder som väsentligen förändrar levnadsvillkoren för djureller växtarter (miljöbalken 7 kap 15 §) För att få dispens krävs särskilda skäl. Vad som kan utgöra särskilda skäl finns angivet i lagtexten.

Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet får man beakta endast om det område som upphävandet eller dispensen avser

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften, (not. till exempel att det finns en hemfridszon av hävd, sedan minst 1975)
  2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,
  3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
  4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
  5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
  6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.
- Dispens kan endast ges om behovet ej kan tillgodoses utanför området. Detta är ett ”skallkrav” och man kan inte ersätta detta krav med att det är det bästa alternativet. Finns andra alternativ utanför strandskyddat område som kan uppfylla behovet så ska dessa väljas och man ska inte ges dispens för strandskyddet!

Stor restriktivitet bör i synnerhet gälla i områden som är tillgängliga för allmänheten och i områden som är särskilt värdefulla för djur- och växtlivet, t ex grunda mjukbottnar, landhöjningsområden och strandängar, och i tätbebyggda områden (prop 2008/09:119 s 105)

Det särskilda skäl som kommunen åberopat till Länsstyrelsen är att marken behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte

kan tillgodoses utanför området. Detta åberopande är helt enkelt falskt! Det allmänna intresset KAN tillgodoses utanför området. Det har däremot högre kostnad att tillgodose det utanför området (se utredning från 2016 om alternativa lösningar) men det är inte samma som att det inte KAN tillgodoses. Dispens för strandskyddet kan därmed inte ges!

Kommunen skriver i detaljplan för Ängelholm 3:28 mfl :

Genom miljöbalken 7 kap 18c § yrkas på upphävande av strandskydd: Strandskyddat område behöver i denna detaljplan tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området. Detta angelägna intresse bedöms väga tyngre än strandskyddsintresset.

Ett antal utredningar har utförts som visat att vald ny vägdragning på bästa sätt uppfyller de övergripande mål kommunen har satt upp i den avsiktsförklaring man har formulerat för att utveckla trafiken och stadsmiljön i Ängelholm så att den blir långsiktigt hållbar.

- För att få dispens för strandskydd krävs särskilda skäl. Dessa skäl är INTE uppfyllda eftersom det allmänna intresset KAN uppfyllas utanför området. (att det kostar mer att uppfylla det utanför området är inte en godtagan anledning för dispens)

Kraven för dispens är ej uppfyllda och anläggandet av vägen innebär dessutom att livsvillkoren för djur- och växtarter förändras väsentligt. I praxis framgår även att anläggande av väg inom strandskyddat område får anses avvälja allmänheten från passage på ett sådant sätt att åtgärden är förbjuden enligt 7 kap 15 § miljöbalken. Även på grund av detta kan dispens ej ges.

*Kommentar: Alternativa lösningar som är utredda omfattas också av strandskydd och medför inte samma resultat. Alternativa lösningar finns redovisade i planbeskrivningen och miljökonsekvensbeskrivningen. Kommunen bedömer att Klippanvägens förlängning är den bästa lösningen för att minska trafiken i stadskärnan*

#### 1.4 Buller

I trafikverkets riskbedömning för fladdermöss version 2017-05-07 påpekar de: Under planeringsfasen rekommenderas även att särskilt beakta hur ökad respektive minskad ljud- och ljusstörning kommer påverka fladdermössens livsmiljöer och spridningsmönster. De alternativ som kan minimera störningen och förhoppningsvis förbättra villkoren för fladdermössen bör prioriteras. I urbana områden tillkommer fragmentering och habitatförluster genom etablering av allt större vägnät och utökad bebyggelse, samt direkt störning genom intensifierade aktiviteter och allt tätare ljud- och ljusmattor. Hur fladdermöss påverkas av ljud och ljus, framförallt vid trafikerade vägar, har relativt nyligen uppmärksammats och kunskapen är fortfarande ofullständig. Brist på insekter och vatten är två ytterligare hot för fladdermöss i tätbebyggda områden.

Alla arter av fladdermöss har idag ett generellt skydd, bl a genom fridlysning enligt Artskyddsförordningen och genom det Europeiska fladdermusavtalet EUROBATS19-20.

Fridlysningen är långtgående och innebär att djurens yngelplatser eller viloplatsen inte får skadas, samt att störning under övervintring, parning, uppfödning eller flyttning är otillåten. Eftersom en rik fladdermusfauna

dessutom är en god indikation på fungerande ekosystem finns det all anledning att skynda varsamt vid markexploatering och göra allt för att säkerställa, och allra helst för-bättra, fladdermössens livsmiljöer och livsvillkor.

I Sverige har 19 fladdermusarter hittills påträffats, varav 9 st. klassas som hotade i den svenska rödlistan. För att värna om vår fladdermusfauna bör planering av ny bebyggelse, nya vägar och medföljande antropogena aktiviteter undersökas med avseende på vilka negativa effekter de kan få för fladdermössen i området och hur de i så fall kan undvikas. Lokaliseringen av olika arters habitat vid exempelvis födosök, parning eller val av boplatser kräver god kännedom om fladdermusfaunans artsammansättning, var fladdermössen har sina sommar- och dagvisten, födosöksplatser, parningsområden, flyttvägar och vintervisten, samt vid vilka tid-punkter individansamlingar kan förväntas för olika arter.

Fladdermössen kan sägas ha en särställning som representant för biologisk mångfald, eftersom deras habitatkrav sammanfaller med en rad andra krävande och hotade arters krav. Åtgärder som särskilt gynnar fladdermusfaunan är därför en mycket god strategi om man vill för-stärka och utveckla områden som annars hotas av krympande biologisk mångfald och försvagade naturvärden.

Ingen utredning om ljudstörningar eller ljusstörning för fladdermössen har gjorts och eftersom vi redan kan förstå att dessa störningar kommer öka markant är det i sig självt krav att förkasta hela planförslaget.

*Kommentar: En inventering och utredning om fladdermöss har genomförts och finns bifogad planhandlingarna.*

Bullerutredningen som är gjord för trafik är baserad på in-data, ett av de viktigaste indata är hastigheten på fordonen som orsakar buller. Den hastighetsbegränsning som finns på de olika sträckorna är valda som in-data utan marginaler. De som bor på Havsbadsvägen vet att det inte finns någon trafik som flyter i 40km/tim på den vägen utan att medelhastigheten är avsevärt högre! En god uppskattning vore 60 km/tim.

Även med de låga in-data hastigheterna så slår utredningen fasta att ”det finns goda möjligheter för fastigheterna i planområdet att innehålla aktuella riktvärden vid fasad och inomhus”. Jag kräver en ny bullerutredning baserad på verkliga snitthastigheter för de aktuella vägsträckorna som finns idag och större marginaler för de som planerade sträckorna. Att göra en analys endast med tillåtna hastigheter är inte realistiskt och det vet alla. Vad vi inte vet är buller resultatet vid verkliga hastigheter.

Bullerutredningen tar inte höjd för ökat buller på grund av acceleration ut ur rondellen och måste även på denna punkt uppdateras. Jag kräver en ny bullerutredning

I kommentar till tidigare inlägg skriver kommunen:

1. ”bullernivåerna på berörd fastighet påverkas inte nämnvärt av detaljplanens genomförande”
  - a. Jag kräver då att kommunen utför bullermätningar före en eventuell ombyggnad för att ha data och sen kunna visa att bullernivåer ej påverkarkats.

2. En projektering och fördjupad analys av cirkulationsplatsen har tagits fram inför granskningen och visar att den inte bör uppstå köbildning.

a. En enfilig rondell med 10,000 fordon om dagen där det inte uppstår någon köbildning låter som om kommunen just uppfunnit bilmotorn som går på luft. Detta i kombination med utfarter från fastigheter inom 10 meter från rondellen. PM vägutformning och trafik specificerar ett flöde på 360 fordon per timme i analysen, de har baserat hela analysen på ett konstant flöde med trafik 24 timmar om dygnet. Huvuddelen av trafiken är under tider då folk är på väg till eller från jobb och inte ett konstant flöde. Jag kräver att rapporterna görs om.

Sweco har i sitt PM ”förutsättningar och metoder, vägutformning, trafik och avvattning. Antagit ett konstant flöde av trafik under dygnets alla 24 timmar, något som är långt från verkligheten då mesta trafiken är när folk är på väg till och från jobb. Det verkar som om samma konstanta flöde även använts till bullerutredningen! Ingen speciell analys har gjorts för semestertrafiken ner till stranden och campingen under sommaren, vi som bor i närområdet till Havsbadsvägen vet att trafiken mer än fördubblas under dessa månader. Lagstadgade bullernivåer ska mötas under dygnets alla timmar och 365 dagar om året, inte enbart under vissa optimala förhållanden. Jag kräver att bullerutredningen görs om.

*Kommentar: Om det i framtiden uppstår en bullerproblematik på berörd fastighet tas kontakt med kommunens miljöenhet för mätning av bullernivåer. Enligt utredningarna riskerar inte berörd fastighet innefattas av nivåer över riktvärden.*

### 1.5 Betydande miljöpåverkan

Kommunen bedömer själv att detaljplanens genomförande kommer medföra sådan betydande miljöpåverkan att en miljökonsekvensbeskrivning måste upprättas enl. PBL 4 kap 34 § eller miljöbalken 6 kap 11 §.

Kommunen noterar ”Hur många träd som kommer fällas och berör på den slutliga utformningen av vägen”. Hur kan man skicka ut en planbeskrivning på granskning – utan att redovisa den slutgiltiga utformningen på vägen i fråga?

*Kommentar: Mängden träd som behöver fällas beror på flera faktorer. Bland annat vilken lutning slänter har, vilket inte är något som kan regleras i plankartan.*

I närområdet växer 16 särskilt skyddsvärda träd, vilka identifierades vid naturvärdesinventeringen 2013. Inventeringen även 5 naturvärdesobjekt och 7 naturvärdesarter.

Hur kommunen sen själva kan säga att ”planförslaget ämnar inverka så lite som möjligt på områdets naturvärden” är svårt att ta in.

En fladdermusinventering har tagits fram inom ramen av detaljplaneprocessen och den identifierar bland annat tre rödlistade arter, att området måste anses rikt på fladdermöss och att mycket pekar på att åtminstone större brunfladdermus har en bofast yngelkoloni i närheten. Ingen konsekvensanalys för ljudstörning enligt Trafikverkets riskbedömning för fladdermöss är utförd, utredningen föreslår även begränsad belysning längs vägen?!? Hur ska man ha en hårt trafikerad väg med begränsad belysning?? Jag kräver att denna konsekvensanalys för ljudstörning utförs samt av ljusstörningsåtgärder detaljeras och tas med i miljökonsekvensbeskrivningen.

*Kommentar: Belysning kan begränsas genom strategiskt placerade skärmar eller buskage, samt anpassad gatubelysning.*

Enligt 6 kap 12 § miljöbalken ska en MKB innehålla de uppgifter som är rimliga i hänsyn till; planens innehåll och detaljeringsgrad samt allmänhetens intressen. I och med dessa alla alvarliga brister är de avgränsningar som gjorts i MKB'n inte rimliga eller giltiga och jag kräver att en ny MKB tas fram.

*Kommentar: Det bedöms inte vara aktuellt att ta fram en ny MKB.*

I 5 kap miljöbalken regleras miljö kvalitetsnormer. Kommunen bedömer att planförslaget inte kommer medföra någon påverkan på kvalitetsfaktorerna hydrologisk regim, morfologiskt tillstånd eller konnektivitet. Vi vill inte höra kommunens åsikt om detta utan kräver en utredning av dessa MKN. Man kan inte utreda detta i efterhand, särskilt när kommunens egen utredning visar att man måste bygga stödmurar ner för att säkra mot vattenytan väster om Pyttebron.

Även naturskyddsföreningen avstyrker ett antagande av detaljplanen och påpekar att kommunen avgränsar miljökonsekvensbeskrivningen att inte behandla naturmiljön vilket annars är praxis.

#### 1.6 Stadsbild och landskapsbild

Detaljplanens påverkan.

Vid bedömningen har man delat upp i åtta områden och nivåerna stora, måttliga och små negativa konsekvenser samt obetydliga konsekvenser och till sist positiva konsekvenser.

Nollalternativet bedöms medföra positiva konsekvenser.

Av de åtta områdena bedöms fyra ha stora negativa konsekvenser och en måttliga negativa konsekvenser. Hur sen område 8 kan bedömas ha små negativa konsekvenser för stadsbilden när biltrafiken på det området kommer öka med 7000 fordon per dygn är mycket svårt att förstå.

#### 1.7 Riksintresset

En del av planområdet ligger inom riksintresset för friluftsliv. I dess värdebeskrivning

anges att de vackra och varierande omgivningarna och det bitvis påtagliga lugnet och tystnaden gör att ån har stort värde för rekreation. De åtgärder, verksamheter och intressen som påtagligt kan skada området värden är särskilt hindrande bebyggelse och anläggningar i strandområdet. Kommunen noterar att ett genomförande av detaljplanen inte kommer påverka möjligheterna att vandra längs med ån eftersom det finns en gångbana på östra sidan av ån. Att det redan idag finns en gångbana på andra sidan ån förändrar inte att ett genomförande KOMMER påverka värdet av vandring, strövande och promenad på den del av ån som detaljplanen syftar till och därmed påverkar detaljplanen riksintresset negativt och kan därmed inte tillåtas.

Riksintresse finns även för naturvärden. Riksvärdet utgörs av Rönne Ås dalgång vilket kommunen själva definierar som åfåran i höjd med vattenlinjen.



Detta är fel! Ådal definieras som ”dalen en å rinner i” och det innefattar strandbankarna ner till vattenytan!

Riksintresset påverkas därför negativt av detaljplanen och kan därmed inte tillåtas. Rönne Å's limnologiska värden utgör också ett av riksintressets kärnvärde. Faunan i vattendraget anges kunna påverkas negativt av bland annat skogsavverkning längs vattendraget.

Kommunen skriver själva ”för planförslaget utgörs den enda risken för påverkan på riksintressets naturvärden fällning av enstaka större träd. Eftersom detta innebär en nästintill obetydlig påverkan...” Samtidigt skriver man att man ska fälla mer än hälften av alla större träd, hur kommunen kan se detta som enstaka och obetydlig påverkan verkar ofattbart!

*Kommentar: Bedömningen görs i relation till samtliga träd inom riksintresset.*

Kommunen bedömer ”de negativa konsekvenserna på riksintresseområdena för rekreation och friluftsliv som små, och ingen påtaglig skada bedöms uppstå”. Detta resonemang baserar kommunen på att intresseområdet redan idag är bullerpåverkat och att intrången i de rekreativa värdena till största delen består av arealbortfall. Detta är ganska intressant formulerat och i stark kontrast till andra formuleringar kommunen gör om samma område så som:

- Promenadstråket mellan Pyttebron och Havsbadsvägen har lokalt ett högt rekreativvärde för de människor som bor och verkar i dess närhet (dvs hela centrala staden)
- Promenadstråket är idag en av få platser inom staden där det finns möjlighet att uppleva rofylldhet, relativ tystnad och möjlighet till kort återhämtning. Sträckan upplevs som naturnära och avskild från övrig stadsbebyggelse
- Från att ha varit en del av ett sammanhängande, stadsnära grönområde med naturkaraktär, där Pyttebron är ett landmärke i staden, bedöms planförslaget medföra stora negativa konsekvenser både på stadsbilden och på upplevelsen av stadsrummet.

Kommunens bedömning att de negativa konsekvenserna på riksintresseområdena för rekreation och friluftsliv är små – är med ovan motivering helt enkelt FEL!

*Kommentar: Promenadstråket mellan Pyttebron och Havsbadsvägen är inte en del av riksintresset.*

Jag anser att det är nödvändigt att ompröva Klippanvägens förlängning eftersom det är vida blivit känt vilken

*Kommentar: Synpunkt noterad.*

## **STÄLLNINGSTAGANDE**

Planhandlingarna kompletteras vad gäller:

- Förtydligande gällande påverkan på MKN-vatten
- Förtydligande gällande rekommendationer för stabilitetshöjande åtgärder
- Förtydligande gällande erosion

- Förtydligande gällande fastighetskonsekvenser
- Förtydligande gällande den nya brons konstruktion
- Förtydligande gällande process för upphävande av strandskydd

### NAMNLISTA

Följande sakägare har under samrådet inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Fastighetsägare till Kråkan 4
- Fastighetsägare till Tallen 5
- Fastighetsägare till Tallen 7
- Fastighetsägare till Alen 3
- Fastighetsägare till Asken 6
- Fastighetsägare till Kastanjen 4
- Fastighetsägare till Asken 5
- Fastighetsägare till Sparven 2
- Fastighetsägare till Aspen 1
- Fastighetsägare till Asken 7
- Fastighetsägare till Domherren 1
- Fastighetsägare till Kastanjen 3
- Fastighetsägare till Domherren 11
- Fastighetsägare till Domherren 12
- Fastighetsägare till Tallen 6
- Fastighetsägare till Alen 2
- Fastighetsägare till Sparven 5
- Fastighetsägare till Kråkan 3
- Fastighetsägare till Palletten 2
- BRF Blåhaken
- BRF Gustenborg
- Föreningen Rädde Pyttbroområdet
- Naturskyddsföreningen Ängelholm

Följande sakägare har under den första granskningen inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Fastighetsägare till Domherren 1
- Fastighetsägare till Lönner 8
- Fastighetsägare till Domherren 12
- Fastighetsägare till Domherren 11
- Fastighetsägare till Pannån 6
- Fastighetsägare till Kastanjen 4
- Fastighetsägare till Tallen 5
- Fastighetsägare till Asken 5 och 8
- BRF Blåhaken
- Fastighetsägare till Asken 6
- Fastighetsägare till Alen 3
- Fastighetsägare till Asken 7
- Fastighetsägare till Toffelmakaren 7 och 9
- Fastighetsägare till Tallen 7
- Fastighetsägare till Lönner 7
- Naturskyddsföreningen Ängelholm

- Fastighetsägare till Sparven 5
- Föreningen Rädda Pyttebroområdet – Värna om Ängelholms oaser
- Fastighetsägare till Tallen 6
- Fastighetsägare till Aspen 6
- Fastighetsägare till Staffliet 1
- Fastighetsägare till Alen 2
- Fastighetsägare till Eken 6
- Fastighetsägare till Aspen 7
- Fastighetsägare till Kråkan 5
- Fastighetsägare till Boken 2
- Fastighetsägare till Aspen 2
- Fastighetsägare till Kastanjen 2

Följande sakägare har under den andra granskningen inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Fastighetsägare till Eken 3
- Fastighetsägare till Pannån 1
- Ängelholms Tennisklubb
- Fastighetsägare till Tallen 6
- Fastighetsägare till Sparven 5
- Fastighetsägare till Kråkan 6

### **BESVÄRSHÄNVISNING**

Följande sakägare har under samrådet/granskningen inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Fastighetsägare till Kråkan 4
- Fastighetsägare till Tallen 5
- Fastighetsägare till Tallen 7
- Fastighetsägare till Alen 3
- Fastighetsägare till Asken 6
- Fastighetsägare till Kastanjen 4
- Fastighetsägare till Asken 5
- Fastighetsägare till Sparven 2
- Fastighetsägare till Aspen 1
- Fastighetsägare till Asken 7
- Fastighetsägare till Domherren 1
- Fastighetsägare till Kastanjen 3
- Fastighetsägare till Domherren 11
- Fastighetsägare till Domherren 12
- Fastighetsägare till Tallen 6
- Fastighetsägare till Alen 2
- Fastighetsägare till Sparven 5
- Fastighetsägare till Kråkan 3
- Fastighetsägare till Palletten 2
- BRF Blåhaken
- BRF Gustenborg
- Naturskyddsföreningen Ängelholm
- Fastighetsägare till Lönner 8

- Fastighetsägare till Pannån 6
- Fastighetsägare till Toffelmakaren 7 och 9
- Fastighetsägare till Lönnen 7
- Fastighetsägare till Sparven 5
- Föreningen Rädda Pyttebroområdet – Värna om Ängelholms oaser
- Fastighetsägare till Aspen 6
- Fastighetsägare till Staffliet 1
- Fastighetsägare till Eken 6
- Fastighetsägare till Aspen 7
- Fastighetsägare till Kråkan 5
- Ängelholms Tennisklubb
- Fastighetsägare till Eken 3
- Fastighetsägare till Pannån 1
- Ängelholms Tennisklubb
- Fastighetsägare till Kastanjen 2
- Fastighetsägare till Aspen 2
- Fastighetsägare till Boken 2

### **MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER**

Utlåtande har upprättats av planarkitekt Edvin Hansson

### **SAMHÄLLE/PLANENHETEN**

Ängelholm den 22 april 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.