



Detaljplan för del av Sandåkra 9:5 m fl (tidigare Kärra 1:2), Vegeholms ljung, Ängelholm, Ängelholms kommun

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

ANTAGANDEHANDLING

SAMRÅDET

Samrådet redovisas i en samrådsredogörelse daterad 23 augusti 2021. I samrådsredogörelsen redovisas och kommenteras de synpunkter som inkom under samrådet. De kompletteringar som gjordes efter samrådet, inför granskningen, redovisas även sammanfattade.

HUR GRANSKNINGEN HAR BEDRIVITS

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt på granskning 13 september till och med 11 oktober 2021. Förslaget har hållits tillgängligt på www.engelholm.se, på stadsbiblioteket i Ängelholm och på Södra Utmarkens bibliotek samt i stadshuset.

Granskningen kungjordes i Nordvästra Skånes Tidningar 13 september 2021.

INKOMNA YTTRANEN UNDER GRANSKNINGEN

Yttranden utan erinran eller med tillstyrkan har inkommit från:

- AB Ängelholmshem, 2021-09-10
- Räddningstjänsten Skåne Nordväst, 2021-09-15
- Region Skåne, 2021-10-07
- Öresundskraft, 2021-10-11
- Länsstyrelsen, 2021-10-14

Yttranden med synpunkter eller frågor har inkommit från:

- Bjäre Kraft, 2021-09-10
- Tele2, 2021-09-10
- Boende, Allmogegatan 109, 2021-10-11

- Lantmäteriet, 2021-09-20
- NSR AB, 2021-10-08
- Trafikverket, 2021-10-15

MYNDIGHETER

Länsstyrelsen, 2021-10-14

Redogörelse för ärendet

Syftet med detaljplanen är att skapa förutsättningar för att utveckla en ny stadsdel med en variation av bostäder, förskola, vård- och äldreboende, handel, service, sport/idrott, nya park- och grönområden samt ytor för omhändertagande av dagvatten.

Kommunen tar fram planförslaget med utökat förfarande. För området gäller översiktsplan för Ängelholms kommun (ÖP2035) där planområdet är utpekade som nya större bostadsområden. Kommunen bedömer att planförslaget är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande. Kommunen gör bedömningen att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i MB 6 kap.

I samrådsskedet yttrade sig Länsstyrelsen angående Riksintresse för kommunikationer (järnväg), MKN vatten och Hälsa säkerhet – buller.

Länsstyrelsens bedömning

Sedan samrådsskedet har planhandlingarna förtydligats och kompletterats angående Riksintresse för kommunikationer (järnväg), MKN vatten och Hälsa säkerhet – buller.

Länsstyrelsen har med de aktuella planhandlingarna och nuvarande information inte några synpunkter på planförslaget utifrån 11 kap 10-11 §§ PBL.

Kommentar: -

Lantmäteriet, 2021-09-20

På plankartan finns det inte angivet vilket utskriftsformat som ska användas för att den angivna skalan ska stämma.

Lantmäteriet vill återigen upplysa om att i planförslaget har bestämmelser om byggnadsarea relaterats till begreppet tomt. Lantmäteriet vill påminna om att begreppet tomt enligt PBL är ”ett område som inte är en allmän plats men som omfattar mark avsedd för en eller flera byggnader och mark som ligger i direkt anslutning till byggnaderna och behövs för att byggnaderna ska kunna användas för avsett ändamål” (definitionen i 1 kap. 4 § PBL). Begreppet tomt har inte någon betydelse i äganderättsligt hänseende, medan däremot fastighet är ett fastighetsrättsligt begrepp. En fastighet kan ibland innehålla flera tomter och ibland kan en tomt kan vara uppdelad i flera fastigheter. Eftersom tomt inte är ett fastighetsrättsligt begrepp medför det att det i vissa situationer kan vara svårt att definiera vilken omfattning tomten har och var tomtgränsen går. Begreppet fastighet är därför ofta att föredra i planbestämmelser. Se gärna en film från Boverket ang. begreppen tomt och fastighet.

På plankartan finns en sträcka med bestämmelse om utfartsförbud utlagd i planområdesgränsen. Utfartsförbud får enligt 4 kap. 9 § PBL endast

läggas mot allmänna platser. Detta innebär att det inte är möjligt att lägga denna typ av bestämmelse i en planområdesgräns av följande skäl: I en planområdesgräns går det inte att säkerställa att det är allmän plats eller även i fortsättningen kommer att vara allmän plats i den angränsande planen. Bestämmelsen reglerar dessutom indirekt något som ska gälla för området utanför det i planförslaget aktuella planområdet vilket inte är tillåtet, se s. 59 i Boverkets konsekvensutredning inför införandet av de allmänna råden för planbestämmelser.

Kommunen kanske kan utforma plankartan/planområdet på ett annat sätt för att undvika dessa problem eller undvika att reglera utfartsfrågan?

Lantmäteriet noterar att i vissa planer har liknande problem lösts genom att kommunen har utökat planområdet med en remsa bestående av några meter allmän plats utanför utfartsförbudet. På sida 41 i planbeskrivningen har ni lagt till ett stycke om att kommunen har rätt att lösa in den allmänna platsen vilket är bra. Dock har ni inte uppgett något om ersättning här vilket bör kommenteras.

Kommentar: Plankartan kompletteras med vilket utskriftsformat som ska användas för att den angivna skalan ska stämma. Information om begreppen tomt/fastighet noteras. Aktuellt utfartsförbud gränsar till gång- och cykelväg utmed Kullavägen / allmän väg 1785 och bedöms därför ändamålsenligt av trafiksäkerhetskäl. Planbeskrivningen kompletteras avseende ersättning.

Trafikverket, 2021-10-15

Nordväst om planområdet ligger Västkustbanan som är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Sydöst om planområdet ligger väg 1785, vilken Trafikverket är väghållare för. Väg 1785 är utpekad som funktionellt prioriterad väg (kompletterande regionalt viktig väg).

Väg

Trafikverket har tagit del av trafikutredningen som tillhör detaljplanen (Trafikutredning för detaljplan Kärra 1:2. April 2021. Cowi). I avsnitt 2.1.4 anges att 10% av ÅDT har antagits för maxtimmen. Trafikverket anser att detta förefaller något lågt beräknat för ett område med huvudsakligen bostäder. Vidare anges i avsnitt 3.3.1 att belastningsgraden för förmiddag för Kullavägen sydväst (SV) blir 0,12. Detta är samma siffra som i grundberäkningen. (Detta gäller alla belastningsgrader för Kullavägen, både 2021 och 2040.) Trafikverket undrar om inte denna borde påverkas av något av de andra antagandena. Sammantaget gör dock Trafikverket bedömningen att dessa faktorer inte bör påverka de övergripande resultaten i någon märkbar omfattning.

Av trafikutredningen framgår inte vilken hastighet som har använts i analyserna för väg 1785. Trafikverket förutsätter att gällande hastighet (70 km/h) har använts för analyserna. Om annan hastighet använts i beräkningarna behöver trafikutredningen revideras i detta avseende. Trafikverket anser att det av trafikutredningen ska framgå vilken hastighet som använts i analyserna.

Trafikverket har i tidigt skede (innan samråd) påtalat att detaljplanen måste ta höjd för att anslutningen till planområdet ska utformas som en korsningstyp B (med refug på sekundärvägen) för dimensionerande typfordon Lps. Den statliga gång- och cykelvägen behöver flyttas åt nordväst vid anslutningen till planområdet, så att en bil kan magasineras mellan gång- och cykelvägen och väg 1785. Detta innebär att ett avstånd om minst 5,5 meter behövs mellan gång- och cykelvägen och väg 1785, i anslutningen till planområdet. Trafikverket anser att refugen på sekundärvägen, ur trafiksäkerhetssynpunkt, ska utformas så att vägen går att passera i två steg. Anslutningen ska utformas enligt vid tidpunkten för genomförandet gällande VGU (Vägar och gators utformning). Detaljplanen (plankartan) måste anpassas för att möjliggöra en sådan utformning. Plankartan till granskningsskedet förefaller inte möjliggöra en sådan utformning av korsningen som beskrivs ovan, eller flytt av gång- och cykelvägen. Plankartan måste revideras i detta avseende. Då anslutningen kräver åtgärder som påverkar den statliga anläggningen ska ett avtal som reglerar ansvar för finansiering och genomförande tecknas innan detaljplanen föres till antagande. Samtliga kostnader gällande anslutningen och flytt av gång- och cykelvägen ska finansieras av kommunen.

Det är också viktigt att detaljplanen uppfyller krav och råd enligt gällande VGU (Vägars och gators utformning) med avseende på fri sikt. I anslutning till väg 1785 ska det 5 meter in från väggkant (mätt från gång- och cykelbanans nordvästra kant) säkerställas fri sikt om minst 170 meter i båda riktningarna utmed väg 1785. Inom dessa trianglar får det inte förekomma växtlighet eller andra föremål som överskrider en höjd om 0,6 meter. Detta är viktigt att beakta med avseende på att det exempelvis tillåts uppförande av bländningsskydd och park utmed väg 1785.

Likaså måste detaljplanen säkerställa att byggnader eller andra fasta oeftergivliga föremål inte placeras inom vägens säkerhetszon, som på aktuell sträcka är 7 meter från väggkant på väg 1785.

Utmed väg 1785 gäller byggnadsfritt avstånd om 12 meter. Trafikverket anser generellt att minst de avstånd som beskrivs enligt §47 Väglagen och länsstyrelsens beslut i förhållande därtill bör säkerställas även vid bygglov och inom detaljplanelagt område. Trafikverket förutsätter att ingen bebyggelse tillåts inom prickmarkerat område eller parkmark utmed väg 1785 (ej heller icke bygglovspliktiga åtgärder). För den nu aktuella detaljplanen har Trafikverket i tidigare dialog med kommunen meddelat att markparkering kan tillåtas 8 meter från väggkant, förutsatt att fordon på parkeringen inte bländar fordon ute på väg 1785. Detaljplanen måste säkerställa att bländningsskydd kan uppföras vid behov. Detta förefaller i plankartan bara vara möjligt på delar av området utmed väg 1785. Bländningsskydd, vegetation (även med avseende på planbestämmelse PARK) etc måste placeras och utformas med hänsyn till säkerhetszon och krav på fri sikt. Med avseende på närhet till väg 1785 förutsätter Trafikverket att vi blir hörda i bygglov/marklov för parkering och bländningsskydd.

Buller och bullerskydd

Trafikverket har tidigare lämnat synpunkter på den järnvägstekniska utredningen för bullerskydd utmed järnvägen (Järnvägsteknisk utredning bullerskydd Kärra 1:2. Slutrapport 2020-12-17. Tyréns). Vi framförde då att det måste säkerställas att föreslagen konstruktion för bullerskyddet klarar gällande riktvärden för trafikbuller. Likaså måste det säkerställas att den öppning som föreslås i bullerskyddet inte medför någon försämring av bullerskyddet. Trafikverket påtalade att muren klarar

gällande riktvärden för trafikbuller är en förutsättning för att Trafikverket ska kunna acceptera lösningen. Trafikverket kan inte finna att det i bullerutredningen finns resonemang/beräkningar för om/hur den öppning som föreslås i bullerskyddet påverkar bullerskyddet.

Vidare framförde Trafikverket att vi önskar tillgång till den skötselväg som är tänkt mellan bullerskydd och järnväg. Trafikverket vill i samband med detta påtala att avstånd mellan järnväg (spårmittpå närmsta spår) och skötselvägen (närmaste väggkant) måste vara minst 10 meter (förutsatt att hastighet på skötselväg är ≤ 60 km/h). Om vägen ligger på en högre nivå än järnvägen och räcke saknas bör avståndet ökas med 1,5 gånger nivåskillnaden.

Trafikverket framförde i samband med synpunkter på den järnvägstekniska utredningen också att befintligt stängsel längs med järnvägen kommer att sättas upp igen. Det är Trafikverkets stängsel och vi kommer att sätta upp nytt stängsel där det varit ett sedan tidigare. Detta måste beaktas vid projektering av bullerskydd. Bland annat lyfte Trafikverket fram att det är viktigt att beakta vilken typ av sköselfordon som är tänkt att använda skötselvägen då de inte får komma i konflikt med järnvägens tekniska anläggning. Det måste säkerställas att både uppförande, drift och underhåll av bullerskyddet kan ske med fritt utrymme utmed banan. Både uppförande, drift och underhåll av bullerskydd måste också kunna ske från egen fastighet. Trafikverket påtalade också att det inte framgick hur skötselvägen ska anslutas i norr, vid Trafikverkets vall, om sköselfordon förväntas backa tillbaka eller ska kunna köra runt, och att dessa frågor behöver utredas vidare. Trafikverket anser inte att sköselfordon ska behöva backa på servicevägen, utan att det ska finnas möjlighet att köra runt/igenom. Trafikverket kan inte i planhandlingarna finna att dessa frågor har utretts/besvarats. Planhandlingarna behöver kompletteras i detta avseende.

Det framgår inte heller av planhandlingarna hur det ska säkerställas att allmänheten inte har tillträde till området mellan bullerskydd och stängsel utmed järnvägen (där servicevägen är tänkt att ligga). Även detta behöver förtydligas i planhandlingarna.

Med avseende på närheten till järnvägen förutsätter Trafikverket att vi blir hörda i samband med bygglov/marklov för bullerskydd och serviceväg.

Med avseende på närheten till järnvägsanläggningen kan Trafikverket komma att behöva bevaka projektering och genomförande av bullerskydd, serviceväg, markhöjning etc.

Trafikverket har tagit del av bullerutredningen till detaljplanen (Trafikbullerutredning Kärra 1:2 m.fl. 2021-05-10. WSP). För bulleranalyserna har prognossiffror från 2019, för prognosår 2040, använts. Det finns uppdaterade prognossiffror på Trafikverkets hemsida (www.trafikverket.se). I det aktuella nu-fallet gör dock Trafikverket bedömningen att den prognos som använts inte ger lägre bullernivåer än om den uppdaterade prognosen använts.

Av bullerutredningen framgår att vissa hastigheter för tågen har justerats för inbromsning vid station. Trafikverket anser att högsta tillåtna hastighet/er ska användas som indata i analyserna. För att även beakta tillkommande ljud från inbromsning och acceleration (vid exempelvis station) kan även högre hastighet behöva beräknas. Om lägre hastighet används för bullerberäkningarna ska detta motiveras och det ska tydligt redovisas vilka hastigheter som har använts för respektive tågtyp, samt vilken modell för hastighetsreducering som använts. Avståndet till Ängelholms station är i det aktuella fallet dessutom relativt långt.

Trafikverket anser att bullerutredningen måste revideras med avseende på de tåghastigheter som använts i analyserna. Om resultatet av bullerutredningen påverkas av denna revidering ska detta återspeglas i detaljplanen/plankartan.

Av bullerutredningen framgår exempelvis inte vilken höjd på bullerskyddet som använts i analyserna. I bullerutredningen anges att ”digitalt höjdsatta kartunderlag, fastighetskarta, byggnadshöjder, bullerskyddsskärm, terräng, bullervall har erhållits från Radar arkitektur & planering AB, 2021-05-04”. Trafikverket förutsätter att markhöjder, höjd på bullerskydd, etc som använts i bullerutredningen överensstämmer med det som anges och regleras i detaljplanen. Trafikverket anser att det ska framgå av bullerutredningen vilka underlag som har använts för analyserna.

Trafikverket anser att plankartan ska förses med planbestämmelse om att bullerskyddet (i sin helhet) utmed järnvägen ska finnas på plats innan inflyttning får ske.

Järnväg

Området utmed järnvägen är till stora delar försedd med planbestämmelse NATUR. Trafikverket vill påtala att park- och naturområden kan påverka järnvägsanläggningen negativt, beroende på hur de utformas, anläggs och sköts. Vid nyplantering av buskar och träd måste hänsyn tas till växtens storlek och utbredning som fullt utvecklad individ. För exempel på lämpliga avstånd till järnväg vid plantering se Trafikverkets skrift ”Transportsystemet i samhällsplaneringen” (figur 17, sid 102) som finns på Trafikverkets hemsida, www.trafikverket.se.

Riskutredning

Trafikverket har tagit del av riskutredning till detaljplanen (Riskutredning Kärra 1:2, Ängelholm. Utredning rev C 2021-02-18. Tyréns). I riskutredningen framgår inte vilka ingångsvärden för trafikering av Västkustbanan som använts i analyserna (mer än för godstrafik). För exempelvis risk för urspårning etc torde indata/trafikuppgifter för mer än godstrafik vara relevanta. Trafikverket förutsätter att senast tillgängliga trafikuppgifter för samtliga tågtyper på aktuella sträcka av Västkustbanan, både avseende nuläge och prognos för år 2040, används för riskanalysen. Trafikverket anser vidare att de indata som använts i analyserna ska framgå i riskutredningen och att densamma behöver uppdateras i detta avseende. Om resultatet av riskutredningen påverkas av denna uppdatering ska detta återspeglas i detaljplanen/plankartan.

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

Dagvatten

Trafikverket har tagit del av dagvattenutredningen till detaljplanen (Dagvattenutredning Kärra 1:2, Ängelholm. 2021-06-16. Tyréns.) De befintliga trummor under järnvägen, som visas i dagvattenutredningen (figur 6, sidan 12), bedöms inte påverkas av den pågående dubbelspårsutbyggnaden på Västkustbanan (Ängelholm-Helsingborg). Trafikverket behöver dock granska dagvattenutredningen

ytterligare för att kunna bedöma eventuell påverkan på järnvägsanläggningen och reserverar sig för att ytterligare synpunkter och/eller krav kan komma att framföras avseende detta, under oktober månad (2021). Trafikverket förutsätter fortsatt dialog mellan Trafikverket och kommunen i frågan, innan detaljplanen föres till antagande. Kommunen ska bekosta samtliga åtgärder som föranleds av detaljplanen och avtal ska vid behov upprättas mellan Trafikverket och kommunen, innan detaljplanen föres till antagande. För åtgärder på befintliga trummor/ledningar och/eller anläggande av nya trummor/ledningar under järnväg krävs tillstånd, som söks via Trafikverkets hemsida (www.trafikverket.se).

Avtal

Då detaljplanen kräver åtgärder i statlig anläggning och/eller åtgärder som påverkar de statliga anläggningarna ska avtal som reglerar finansiering och genomförande tecknas innan detaljplanen föres till antagande. Samtliga åtgärder som föranleds av detaljplanen ska finansieras av kommunen.

Kommentar:

Väg: Bländningsskydd kan uppföras utmed hela väg 1785 vid behov (detaljplanen hindrar inte detta). Bländningsskydd och vegetation kommer att placeras och utformas med hänsyn till säkerhetszon och krav på fri sikt. Trafikverket har bekräftat (via mail 2021-12-16) att det är tillräckligt att anslutning till Kullavägen är dimensionerad utifrån fordonstyp L₀ (sopbil), L_{Bn} (stor lastbil) samt L_u (utrymningsfordon). Den statliga gång- och cykelvägen flyttas åt nordväst vid anslutningen till planområdet, så att en bil kan magasineras mellan gång- och cykelvägen och väg 1785 (ett avstånd om minst 6 meter mellan gång- och cykelvägen och väg 1785). Trafikverket har (via mail 2022-01-14) meddelat att fri sikt ska säkerställas 170 meter i vardera riktningen utmed väg 1785, mätt 5 meter in från körbanekant på väg 1785. För att säkerställa att cyklister och bilister ser varandra behöver också fri sikt om 40 meter i vardera riktningen, mätt 3 meter in från den flyttade gc-vägen, säkerställas. Planen och förslaget är utformat så att detta uppfylls. Trafikutredningen har uppdaterats med vilken hastighet som använts i analyserna.

Dagvatten: Trafikverket har meddelat att "Trafikverket har inget att erinra mot dagvattenutredningen. I dialog med kommunen har Trafikverket förstått att vatten från området skall ledas genom banvallen i befintlig ledning med diametern 400 mm. För att klara tillkommande flöden behövs åtgärder på ledningen. Trafikverket skall godkänna åtgärderna med eventuella tillhörande beräkningar. Trafikverket förutsätter att kommunen tar kontakt med Trafikverket i det fortsatta arbetet. För åtgärder på befintliga trummor/ledningar och/eller anläggande av nya trummor/ledningar under järnväg krävs också tillstånd, som söks via Trafikverkets hemsida (www.trafikverket.se). I övrigt hänvisar vi till tidigare översänt yttrande över detaljplanen.

Buller och bullerskydd: plankartans planbestämmelse a1 förtydligas att gälla för hela planområdet med "Startbesked får inte ges för nybyggnad av bostadsbus eller förskola förrän bullerskydd mot järnvägen i sin helhet har kommit till stånd". Den "öppning" som omnämns i bullerskyddet avser en tät port som när den är stängd har samma akustiska egenskaper som en vanlig tät bullerskärm. Bullerutredningen har kompletterats med denna information. Bullerutredningen har reviderats med avseende på de tåghastigheter som använts i analyserna.

Trafikverket har bekräftat (via mail 2021-12-21) att det är ok att förlägga servicevägen 8,5 meter från spårmittpå aktuell sträcka, förutsatt att servicevägen är stängd för tillträde för allmänheten, vilket den kommer vara. Då detta är ett avsteg från gällande regelverk, kommer det att regleras i avtal. Järnvägsteknisk utredning har kompletterats med stängsel och grind i söder samt tät port i

norr (tillräckligt stor för Trafikverkets fordon) för tillgång till skötselväg så att fordon ej behöver backa.

Planbeskrivningen har kompletterats med information om att de höjder, avstånd med mera som anges i planbestämmelser och på plankartan är samma som använts i bullerutredningen.

Riskutredning: *uppdaterat indata har erhållits från Trafikverket (via mail 2021-12-03). Riskutredningskonsulten har med bakgrund av den uppdaterade indatan meddelat att detta inte påverkar resultatet på riskutredningen på sådant sätt att den behöver uppdateras. (Riskkonsulten poängterar även att beräkningarna är gjorda konservativt då de räknat med tre godståg per dygn där det i prognos för 2040 anges noll).*

KOMMUNALA, MELLANKOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR), 2021-10-08

NSR har beretts tillfälle att lämna synpunkter på ovan nämnda detaljplan. Med anledning av detta vill NSR framföra följande:

- 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.
- Det är viktigt att verksamheter och invånare inom detaljplaneområdet följer EU:s avfallshierarki samt att avfallshanteringen utformas på ett sådant sätt att den gynnar en ökad utsortering och avfallsminimering.
- Benämningen i plankartan ”ÅVC” bör ändras till miljörum eller liknande, då ÅVC är en bemannad återvinningscentral.
- För att minimera antalet avfallstransporter inom planområdet föreslår NSR att ett enhetligt avfallshanteringssystem används hos verksamheter och flerfamiljsbostäder, exempelvis UVS:er, mollockar, miljörum.
- Kontakta gärna NSR för dimensionering och hjälp vid planering av avfallsutrymmen inom planområdet.
- NSR ansvarar ej för återvinningen utan endast insamling av matavfall och restavfall samt returpapper (from 1/1 2022).
- För att säkerställa att hämtning kan ske säkert och utan några risker för personer inom förskolområdet önskar NSR att det i detaljplanen skrivs in att avfallsutrymmet inte placeras vid hämta/lämnaställen eller andra ställen där barn och personal vistas.
- I aktuell renhållningsordning för Ängelholms kommun finns föreskrifter kring avfallshanteringen i kommunen. Se bilaga 2 för de viktigaste aspekterna vad gäller framkomlighet.

Kommentar: Benämningen Planbeskrivningen kompletteras med att avfallsutrymmet inte bör placeras vid hämta/lämnaställen eller andra ställen där barn och personal vistas. Informationen noteras i övrigt.

LEDNINGSÄGARE

Bjäre Kraft, 2021-09-10

På detaljplaneområdet har Bjäre Kraft fiberledning inkl tillbehör. Ledningen är förlagd längs landsvägen. Bjäre Kraft yrkar på att kommunen/exploatören ska stå för ev flytt av befintlig fiberutrustning. I utbyggnadsskedet vill Bjäre Kraft samförlägga fiber med andra ledningsägare. Önskas kartmaterial över befintliga ledningar? Vänligen lägg in ett ärende i ledningskollen.se. Bjäre Kraft Bredband har möjlighet att förse hela detaljplaneområdet med fiber.

Kommentar: Exploatören står för eventuell flytt av befintlig fiberutrustning. Informationen noteras i övrigt.

Tele 2 AB, 2021-09-10

Tele2 har kanalisation längst med hela södra sidan av det tänkta exploateringsområdet (se blå linje längs med Kullavägen). Vi förutsätter att våra kablar ligger kvar och att eventuella flyttkostnader betalas av exploatör eller den som påkallar en eventuell flytt. Vi vill i allra högsta grad få möjlighet att lägga ner kanalisation i området och önskar därmed delta på ledningsägarmöten för detta område framöver.

Kommentar: eventuella flyttkostnader betalas av exploatör eller den som påkallar en eventuell flytt. Yttrandet delges exploatören för kännedom.

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Boende, Allmogegatan 109, (Snösparven 1) 2021-10-11

Jag godkänner inte planförslaget. Jag tycker det är anmärkningsvärt att kommunen planlägger ett bostadsområde som var planerat långt fram i tiden och som plötsligt 2020 blev samrådsmöte som inte blev av på grund av pandemin planläggningen fortsätter nu enbart för att kommunen ska möjliggöra byggandet av golfbana i Wegehols skogen det rörliga friluftslivet för många. Mot alla rödlistade djur och alla andra riksintressen och natura 2000 m.m.och inte minst fortsätta att hugga ner träd i klimatkrisens tid. Kommunen har under alla år drivit golfbane projektet på ett besynnerligt sätt. Nu genom att genomföra detaljplanen där enbart en exploatör är aktuell Christian Lunds Plus four golf Ab. Öppenhet Omtanke Handlingskraft kommunens värdeord där handlingskraften ofta blir makt utan öppenhet omtanke som i detta fall. Denna golfbana ska byggas till varje pris.

Kommentar: Tidplan för planläggning av aktuellt område har inte angetts i gällande översiktsplan. Naturvärdesinventering har upprättats för aktuell detaljplan. Vem som slutligt genomför utbyggnad enligt detaljplanen är inte något som kan regleras i detaljplanen.

STÄLLNINGSTAGANDE

Planhandlingarna kompletteras vad gäller:

- Plankartan kompletteras med vilket utskriftsformat som ska användas för att den angivna skalan ska stämma.

- plankartans planbestämmelse a1 förtydligas att gälla för hela planområdet med ”Startbesked får inte ges för nybyggnad av bostadshus eller förskola förrän bullerskydd mot järnvägen i sin helhet har kommit till stånd”
- Planeringsunderlag såsom trafikutredning, bullerutredning och järnvägsteknisk utredning har uppdaterats.

NAMNLISTA

Följande har under samrådet inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- två fastighetsägare till Gråsparven 1
- boende på Allmogegatan 12 A (Snösparven 1)
- fastighetsägare till Lappsparven 1, 2, 3, 4, Videsparven 1, 2, 3, 4, Gråsparven 1
- fastighetsägare till Sandåkra 9:4
- boende på Pollengatan 49 (Berglärkan 1)
- boende på Allmogegatan 109, (Snösparven 1)

Följande har under granskningen inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Boende, Allmogegatan 109, (Snösparven 1)

BESVÄRSHÄNVISNING

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

- två fastighetsägare till Gråsparven 1
- boende på Allmogegatan 12 A (Snösparven 1)
- fastighetsägare till Lappsparven 1, 2, 3, 4, Videsparven 1, 2, 3, 4, Gråsparven 1
- fastighetsägare till Sandåkra 9:4
- boende på Pollengatan 49 (Berglärkan 1)
- boende på Allmogegatan 109, (Snösparven 1)

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Utlåtande har upprättats av planarkitekt Torbjörn Nilsson

SAMHÄLLE/PLANENHETEN

Ängelholm den 6 februari 2022.

Linda Svedberger
Planchef

Torbjörn Nilsson
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 rättsligagrunden 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.