

Detaljplan för del av Sockerbruket 11 m fl, Sockerbruket, Ängelholm, Ängelholms kommun GRANSKNINGSUTLÅTANDE

ANTAGANDEHANDLING

SAMRÅDET

Samrådet redovisas i en samrådsredogörelse daterad 1 november 2017.

HUR GRANSKNINGEN HAR BEDRIVITS

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt på granskning från den 11 december 2017 till och med 8 januari 2018. Förslaget har hållits tillgängligt på www.angelholm.se, på stadsbiblioteket i Ängelholm samt i stadshuset.

INKOMNA YTTRANEN UNDER GRANSKNINGEN

Yttranden utan erinran eller med tillstyrkan har inkommit från:

- Försvarsmakten, 2017-12-19
- Räddningstjänsten Skåne nordväst, 2017-12-14
- Öresundskraft AB, 2017-12-19
- Ängelholm Helsingborg Airport, 2017-12-19
- Ljungbyheds flygplats, 2018-01-26 (fick förlängd svarstid)

Yttranden med synpunkter eller frågor har inkommit från:

- Länsstyrelsen, 2018-01-17 (fick förlängd svarstid)
- Lantmäteriet, 2017-12-22
- Trafikverket, 2018-01-18 (fick förlängd svarstid)
- Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR), 2017-12-11
- Naturskyddsföreningen, 2018-01-09

Inkomna yttranden redovisas och kommenteras nedan.

MYNDIGHETER

Länsstyrelsen, 2018-01-17 (fick förlängd svarstid)

Trafikverket har uppmärksammat Länsstyrelsen om behovet av ett förtydligande i planbeskrivning gällande riskfrågor kopplat till människors hälsa och säkerhet – risker farligt gods samt riksintresse för kommunikationer - järnväg.

Ur planbeskrivningen går att utläsa att den övergripande riskutredningens slutsatser är att flerbostadshus m.m. kan accepteras på ett avstånd av minst 55 meter från närmsta räil.

Avståndet är enligt utredningen avhängigt befolkningstätheten. Utredningen ger förslag på åtgärder som ska/bör beaktas i planprocessen. Enligt planbeskrivningen ligger fastigheten som närmst ca 100 meter från räl. Kommunen gör bedömning att en riskutredning inte behöver upprättas för detaljplanen.

Länsstyrelsen saknar ett resonemang till varför kommunen kommit till denna slutsats. Riskutredningen kommer inte fram till när åtgärdsbehovet försvinner för behov av riskreducerande åtgärder. I bedömningen bör även ingå hur åtgärdsbehovet förhåller sig till den befolkningstäthet som detaljplanen medger. Länsstyrelsen kan därför inte avgöra om det kvarstår behov av åtgärder på detta avstånd så att marken blir lämplig för sitt ändamål.

Mot bakgrund av att det finns brister i handlingarna kan Länsstyrelsen komma att kalla in planen för prövning enligt 11 kap. PBL om planen antas utan ytterligare kompletteringar och förtydligande redovisning som visar på markens lämplighet gällande hälsa och säkerhet – farligt gods samt riksintresse för kommunikationer – järnväg.

Kommentar: Inför antagandet har den övergripande riskutredningen kompletterats med en utredning som beräknar individ- och samhällsrisk för hela Stationsområdet med maximal befolkningstäthet utifrån vad planprogrammet för Stationsområdet medger. Beräkningarna visar att individrisken kan anses vara acceptabel cirka 50 meter från järnvägen för flerbostadshus samt att samhällsrisken är acceptabel baserat på kriterierna i RIKTSAM. För flerbostadshus är risken acceptabel utan införande av riskreducerande åtgärder. Eftersom planområdet ligger som närmst 100 meter från järnvägen finns inget behov av riskreducerande åtgärder. Sådana åtgärder kan dock ändå införas för att visa god riskbänsyn, men är inget krav. De åtgärder som rekommenderas presenteras i planbeskrivningen.

Lantmäteriet, 2017-12-22

Under rubriken *Fastighetsrättsliga frågor* och underrubriken *fastighetskonsekvenser* anges att principöverenskommelse ska upprättas för förvärv av allmän plats. Det bör dock också i planbeskrivningen framgå att kommunen har möjlighet att lösa in mark som enligt en detaljplan ska användas för allmän plats utan att avtal föreligger med fastighetsägaren, samt att kommunen är skyldig att förvärva den allmänna platsmarken om fastighetsägaren begär det. Även de ekonomiska konsekvenserna av detta bör belysas i planbeskrivningen. Ersättningen för marken bestäms enligt reglerna i expropriationslagen (1972:719) om ingen annan överenskommelse träffas.

Kommentar: Information om detta har lagts till i planbeskrivningen under rubriken Fastighetskonsekvenser.

Trafikverket, 2018-01-18 (fick förlängd svarstid)

Planområdet ligger öster om Väst kustbanan. Väst kustbanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Den nu aktuella detaljplanen får inte påverka riksintresset negativt.

Kommentar: Kommunen gör bedömningen att ett genomförande av detaljplanen inte kommer att påverka riksintresset negativt.

I rapporten ”Sockerbruket 11 – Detaljplan” (Ramböll Malmö 2017-10-24) anges att en uppdatering gjorts 2017-10-24 av beräkningarna för tågtrafikbuller efter nya uppgifter från Trafikverket om justerade hastigheter på spår i framtiden. Trafikverket förutsätter att det är de uppgifter avseende hastigheter som Trafikverket översände i mail till kommunen (Anna Hagljung, planarkitekt) 2017-10-25, som använts som indata avseende hastigheter för tåg i de uppdaterade bulleranalyserna. Likaså

förutsätter vi att analyserna gjorts på 58 Öresundståg (i ovan nämnda rapport anges siffran 34-58 för antal Öresundståg). Om inte dessa uppgifter avseende hastighet och antal tåg används förutsätter Trafikverket att bulleranalysen uppdateras och att vi får ta del av den innan detaljplanen föres till antagande. Trafikverket anser att det tydligare ska framgå och redovisas i bullerutredning och planbeskrivning vilka indata som använts avseende exempelvis antal tåg och hastigheter för tåg.

Kommentar: Det är de uppgifter avseende hastigheter som kommunen mottog 2017-10-25 som använts som indata i de uppdaterade bulleranalyserna. Analyserna har också gjorts på 58 Öresundståg. Bullerutredningen har uppdaterats så att det tydligare framgår vilka indata som använts avseende antal tåg och hastigheter för tåg. Det har inte bedömts som nödvändigt att föra in denna information i planbeskrivningen då endast resultat och slutsatser av bullerutredningen presenteras i planbeskrivningen.

I rapporten ”Sockerbruket 11 – Detaljplan” (Ramböll Malmö 2017-10-24) anges både prognosår 2030 och 2040 för tågtrafiken. Trafikverket förutsätter att prognosår 2040 använts för bullerberäkningar av tågtrafiken och att bullerutbredningskartorna redovisar resultatet av detta. Annars måste bulleranalysen uppdateras i detta avseende och att Trafikverket får ta del av den innan detaljplanen föres till antagande.

Kommentar: Det är prognosår 2040 som använts för bullerberäkningar av tågtrafiken. Detta har förtydligats i rapporten.

Trafikverket har tagit del av ovan nämnda bullerutredning, som tillhör detaljplanen. I det nu föreliggande förslaget innehålls inte riktvärdena för samtliga lägenheter. Trafikverket anser att riktvärdena för trafikbuller ska innehållas, och att planområdet ska planeras och utformas så att detta är möjligt. Trafikverket anser att kommunen ska se över planering och utformning av planområdet för att hitta lösningar som säkerställer att riktvärdena kan innehållas för samtliga bostäder.

Kommentar: Genomförd bullerutredning visar att endast ett fåtal lägenheter beräknas få ljudnivåer över riktvärde vid fasad. Av dessa lägenheter är det endast två, av totalt 271, som inte uppfyller trafikbullerförordningens avstegs krav (enligt de skisser som finns för den planerade bebyggelsen). Då överskridandet av riktvärdet endast är 1 dB(A) kan detta betraktas som en godtagbar avvikelser.

Trafikverket vidhåller också att vi anser att det ska finnas en planbestämmelse som säkerställer att hälften av bostadsrummen ska vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasad, för de lägenheter där ekvivalenta ljudnivån överstiger 60 dBA utomhus vid fasad. Likaså anser vi att det ska finnas en planbestämmelse som säkerställer att inga bostäder tillåts på bottenplan mot Industrigatan, då det främst är här som riktvärdena överskrids.

Kommentar: Genomförd bullerutredning visar att endast ett fåtal lägenheter beräknas få ljudnivåer över riktvärde vid fasad. Av dessa lägenheter är det endast två, av totalt 271, som inte uppfyller trafikbullerförordningens avstegs krav (enligt de skisser som finns för den planerade bebyggelsen). Då överskridandet av riktvärdet endast är 1 dB(A) kan detta betraktas som en godtagbar avvikelse. En planbestämmelse om tyst sida anses därför inte nödvändig och inte heller förbud mot bostäder i bottenvåning mot Industrigatan.

Trafikverket vidhåller att det måste säkerställas att tillägg enligt beräkningsmodellen gjorts för ljud från växlar och korsningar. Detta framgår inte av bullerutredning eller planbeskrivning. Detta behöver säkerställas, och bullerberäkningarna uppdateras vid behov. Vi förutsätter i så fall att vi får ta del av reviderade handlingar innan detaljplanen föres till antagande.

Kommentar: Tillägg för ljud från växlar och korsningar har gjorts, detta framgår av bullerutredningen under kapitel 2.1.

Avseende vibrationer anser Trafikverket att samma riktvärden för vibrationer som gäller för nybyggnad och väsentlig ombyggnad av väg- och järnvägsinfrastruktur ska tillämpas vid nybyggnad av bebyggelse. Enligt dessa riktlinjer ska vibrationsnivån i vårdlokaler och bostäder vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av infrastruktur inte överskrida 0,4 mm/s vägd RMS vid fler än fem tillfällen per natt under ett trafikårsmedel (ÅDT). Trafikverket förutsätter att kommunen och exploitören säkerställer att riktvärdena efterlevs och bekostar de nödvändiga åtgärder som kan komma att krävas.

Rapporten ”Trafikbuller och vibrationsutredning stationsområdet, Ängelholm” (Tyréns 2014-01-21) är baserad på vibrationsmätningar i andra punkter än själva planområdet och därefter har antaganden och beräkningar gjorts. Trafikverket delar inte fullt ut antaganden om att snabbtåg alstrar höger vibrationer än godståg samt att vibrationsnivåer alltid minskar på de högre våningsplanen. Vi anser att vibrationsutredningen bör baseras på mätningar som är utförda inom det nu aktuella planområdet, företrädesvis på den plats som ligger närmast järnvägen. Likaså bör dessa uppmätta vibrationsnivåer och frekvenser ligga till grund för val av grundläggning och dimensionering av byggnadsstomme. Vidare bör även de högsta uppmätta vibrationsnivåerna analyseras avseende tågtyp, vikt och längd för att tydliggöra hur vibrationsnivåerna kan komma att förändras utifrån framtida trafikering. I ovan nämnda utredning ges rekommendationen att kompletterande mätningar utförs inom Sockerbruket 11 och att de beräknade vibrationsnivåerna utreds vidare. Trafikverket anser att detta bör göras innan detaljplanen föres till antagande, för att säkerställa att planområdet kan planeras och utformas så att gällande riktvärden för vibrationer uppnås.

Kommentar: Mätningar har gjorts i punkter som ligger närmre järnvägen än planområdet. Utifrån dessa har vibrationsnivån för planområdet sedan beräknats. Den beräknade vibrationsnivån inom planområdet ger ett spann som tangerar riktvärdet och en del osäkerheter finns gällande framtida spår och tågtyper. Konsulten (Tyréns) rekommenderar därför att vibrationer utreds vidare i samband med projektering av byggnaderna inom planområdet.

Detaljplanen måste säkerställa att riktvärden avseende vibrationer klaras. Trafikverket anser att en planbestämmelse om att 0,4 mm/s vägd RMS ska klaras, ska införas i plankartan.

Kommentar: En bestämmelse om att grundläggning och byggnadsstomme ska utföras på ett sådant sätt att de klarar gällande riktvärden för vibrationer, upp till 0,4 mm/s vägd RMS, har lagts till på plankartan.

I den riskutredning som gjorts för stationsområdet i Ängelholm, ”Riskutredning Stationsområdet Ängelholm” (Tyréns, Slutrapport 2017-10-26), anges att riskutredningen uppdaterats efter prognos för 2040. Trafikverket förutsätter att det är Trafikverkets basprognos 2040 som använts för tågtrafiken och att det avseende hastigheter för tågen är de uppgifter som Trafikverket översände i mail till kommunen (Anna Hagljung, planarkitekt) 2017-10-25 som använts som indata. Trafikverket anser att det tydligt ska framgå och redovisas i riskutredning och planbeskrivning vilka indata som använts avseende exempelvis antal tåg och hastigheter för tåg.

Kommentar: Inför antagandet har den övergripande riskutredningen kompletterats med en utredning som beräknar individ- och samhällsrisk (Tyréns 2018-04-03). Denna utredning tillsammans med den övergripande riskutredningen (Tyréns 2017-10-26) redovisar tydligt vilka indata som använts. Det är Trafikverkets basprognos 2040 samt de uppgifter avseende hastigheter som Trafikverket översänt till kommunen som använts.

I riskutredningen anges bland annat att flerbostadshus, kontor, vård och skola kan accepteras på ett avstånd av 50 meter från närmsta räl, med reservation för att samhällsriskerna ska understiga ett angivet värde, vilket är beroende av

befolkningstätheten. Någon utredning kring befolkningstätheten och samhällsriskerna har dock inte gjorts. Ett antal riskreducerande åtgärder som bör/ska vidtas redovisas också i riskutredningen. Någon bortre avståndsgräns för när riskreducerande åtgärder inte behövs anges inte i riskutredningen.

I planbeskrivningen gör kommunen bedömningen att avståndet till det nu aktuella planområdet är så stort att ytterligare riskutredning för det aktuella planområdet inte behövs. Kommunen gör också bedömningen att några riskreducerande åtgärder inte behöver vidtas för planområdet. Trafikverket finner inte belägg för dessa bedömningar i riskutredningen och anser att det måste förtydligas och beläggas hur kommunen kommit fram till detta. Ett sådant förtydligande/beläggande behöver också klargöra hur bebyggelsens avstånd i förhållande till järnvägen, och behov av riskreducerande åtgärder, förhåller sig till befolkningstäthet och samhällsrisk. Trafikverket anser att planhandlingarna måste uppdateras med detta för att vi ska kunna ta ställning till påverkan på riksintresse för kommunikationer och för att det ska kunna säkerställas att bebyggelsen placeras och utformas på ett sätt som inte riskerar att påverka riksintresset för kommunikationer negativt. Om inte rätt skyddsavstånd och riskreducerande åtgärder vidtas för bebyggelsen, riskerar riksintresset för kommunikationer att påverkas negativt. De skyddsavstånd och riskreducerande åtgärder som kan komma att behövas måste säkerställas genom planbestämmelser i plankartan.

Trafikverket förutsätter att vi får ta del av och ta ställning till reviderad riskutredning och planhandlingar innan detaljplanen föres till antagande, för att kunna ta ställning till påverkan på riksintresse för kommunikationer.

Kommentar: Inför antagandet har den övergripande riskutredningen kompletterats med en utredning som beräknar individ- och samhällsrisk för hela Stationsområdet med maximal befolkningstäthet utifrån vad planprogrammet för Stationsområdet medger. Beräkningarna visar att individrisken kan anses vara acceptabel cirka 50 meter från järnvägen för flerbostadshus samt att samhällsrisken är acceptabel baserat på kriterierna i RIKTSAM. För flerbostadshus är risken acceptabel utan införande av riskreducerande åtgärder. Eftersom planområdet ligger som närmast 100 meter från järnvägen finns inget behov av riskreducerande åtgärder. Sådana åtgärder kan dock ändå införas för att visa god riskhänsyn, men är inget krav. De åtgärder som rekommenderas presenteras i planbeskrivningen. Trafikverket har tagit del av reviderad riskutredning inför antagandet.

I detaljplanen tillåts byggnation högre än 20 meter. Kommunen anger i samrådsredogörelsen att Halmstads och Ängelholms flygplatser samt Luftfartsverket och Försvarmakten har getts möjlighet att yttra sig under samrådstiden och att de kommer att underrättas igen under granskningen. I samrådsyttrandet påtalade Trafikverket att även Ljungbyheds flygplats är sakägare och ska ges möjlighet att yttra sig. Vi vidhåller detta. Anledningen till att Ljungbyheds flygplats inte finns med i riksintressekartan på Trafikverkets hemsida, som kommunen hänvisar till, är att där bara visas flygplatser av riksintresse. MSA-ytan är dock inte enbart kopplad till riksintresset. Då det nu aktuella planområdet ligger inom den MSA-påverkande zonen även för Ljungbyheds flygplats, ska flygplatsen beredas möjlighet att yttra sig eftersom de är sakägare.

Kommentar: Kommunen har gett Ljungbyheds flygplats förlängd tid att lämna granskningsyttrande. Flygplatsen har inkommit med ett yttrande utan erinran. Se sid 7 i detta granskningsutlåtande.

Trafikverket anser att detaljplanen bör förtydligas med högsta tillåtna totalhöjd för byggnader, för att säkerställa att byggnader och andra föremål inte kommer i konflikt med luftfart eller järnvägens radio- och telekommunikationssystem.

Kommentar: Det har bedömts som tillräckligt att ange högsta nockhöjd på plankartan då planen endast anger bostadsbebyggelse. Varken hörda flygplatser, luftfartsverket eller försvarsmakten har haft någon erinran på detaljplanen. Den flyghinderanalys som genomförts visar heller inte på behov av reglering av totalhöjd.

Försvarsmakten, 2017-12-19

Ingen erinran.

KOMMUNALA, MELLANKOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

Räddningstjänsten Skåne nordväst, 2017-12-14

Ingen erinran.

Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR), 2017-12-11

- NSR ansvarar för hämtningen av restavfall och matavfall, ej återvinningen.
- Avfallsutrymmen för fastigheterna bör placeras i nära anslutning till körbar allmän väg.
- Renhållningsfordonen bör ha en stop-plats, inte en parkeringsficka eftersom de löper stor risk att de är upptagna vid tömning.
- Avfallsutrymmets storlek ska motsvara de behov som föreligger och underlätta för källsortering.

- Vägen ska vara minst 5,5 m bred om körning i båda riktningar förekommer

Kommentar: Detaljplanen uppfyller NSR:s krav på avstånd mellan avfallsutrymmen och körbar allmän väg, stop-plats och vägbredd. Övriga synpunkter är inte detaljplanefrågor och de besvaras därför inte.

LEDNINGSÄGARE

Öresundskraft AB, 2017-12-19

Ingen erinran.

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Ängelholm Helsingborg Airport, 2017-12-19

Ingen erinran.

Naturskyddsföreningen, 2018-01-09

De synpunkter som vi framförde kring samrådsförslaget 2017-08-03 gäller fortfarande.

Kommentar: De synpunkter som inkom under samrådet redovisas och besvaras i samrådsredogörelsen daterad 2017-11-01.

Vi kompletterar dessa med följande:

Miljö- och hållbarhet

Socket bruket 11 är den första etappen av byggnationen på Stationsområdet. När det gäller frågor om miljö, natur och biologisk mångfald måste perspektivet omfatta hela området, inte bara den enskilda detaljplanen. I planprogrammet för Stationsområdet betonas miljö- och hållbarhetsaspekterna. Om de tankarna som redovisas där ska fullföljas och realiseras måste det ta sig uttryck i allt detaljplanearbete i området och sannolikt behövs en viss styrning från kommunens sida gentemot de blivande byggherrarna.

Kommentar: Till planprogrammet för Stationsområdet finns en värdeplan för hållbarhet som ger en övergripande bild av vilka hållbarhetsaspekter som ska vara i fokus då området utvecklas. Just nu håller en handlingsplan för hållbarhet på att upprättas. Den ska konkretisera hållbarhetsaspekterna från

värdeplanen genom att lista konkreta aktiviteter som ska genomföras av kommunen och som bör genomföras av exploatörer och byggherrar för att Stationsområdet ska leva upp till den nivå avseende hållbarhet som planprogrammet och värdeplanen har. Handlingsplanen blir den styrning som efterfrågas, även om det kommer att bli en frivillig överenskommelse mellan kommunen och exploatörer. De åtgärder som kan regleras enligt Plan- och bygglagen kommer vid behov att regleras i respektive detaljplan.

Biologisk mångfald

Vi anser att man redan nu i denna detaljplan redovisar hur man ska åstadkomma en biologisk mångfald, artrikedom och hållbara miljöer för djur, växter och människor. Det handlar om relativt enkla åtgärder och man så långt möjligt formar naturliga miljöer som både är estetiskt tilltalande och gynnar mångfalden av växter och djur. Ofta är sådana åtgärder mindre kostsamma än ”vanlig” trädgårdsdesign men kräver kunskap och grundlig planering. På kvartersgårdarna och andra ytor mellan huskropparna som inte är gator vill vi t ex se inslag av ängsmark, små akvatiska miljöer med vattenspeglar och rinnande vatten, fågelgynnande träd och vegetation som gynnar både fåglar, fjärilar och insekter. Växtvalet är av mycket stor betydelse för den biologiska mångfalden.

Kommentar: De åtgärder som nämns är så klart viktiga för att bidra till biologisk mångfald, men kommunen kan inte ställa krav på den här typen av åtgärder i detaljplan.

Dagvatten

Som direkt följd av ovanstående menar vi att olika blågröna lösningar som kombinerar olika nyttor ska tillämpas: fördröjning och rening av dagvatten som skapar sköna gröna rum och vattenspeglar, erbjuder habitat och främjar biologisk mångfald. Vi förutsätter att tak- och fasadmateriäl väljs med omsorg ur hållbarhets- och miljösynpunkt och att inget material används som kan påverka dagvattnet genom regnvattenavrinning.

*Kommentar: Den dagvattenutredning som upprättats för Stationsområdet anger ett krav på fördröjning av dagvatten på kvartersmark på 10 l/s *ha för nybyggnation. Hur vattnet fördröjs är dock upp till respektive fastighetsägare och beror bland annat på vilket utrymme som finns.*

Miljö och hållbarhet

Vi vill att Ängelholm blir en förebild för andra kommuner och per automatik väver in ett miljötänk vid nybyggnation. När är Ängelholm redo att pröva nya lösningar vad gäller vatten och avlopp? Stationsområdet kommer vara färdigbyggt i mitten av 2020-talet. Det är tänkt att vara en stadsdel präglad av hållbarhet. Detta måste märkas i det som planeras nu. Lösningar för avfalls- och avloppshantering med separation och återanvändning av den ändliga resursen rent vatten och tillvaratagande av restprodukter finns sedan länge. Ett exempel är Oceanhamnen i Helsingborg med ”tre rör ut”. 1) matavfallskvarnar med restprodukter som blir matjord eller biobränsle i varje hushåll, 2) toa-avfall som blir gödsel eller biobränsle och 3) rör med vatten från kök och bad, som renas. Liknande system finns på flera håll i Europa.

Ängelholm måste vara med i utvecklingen och genomföra hållbara, genomtänkta och miljövänliga lösningar för vatten och avfall i allt nytt bostadsbyggande.

Kommentar: De åtgärder som nämns kan inte regleras i detaljplan.

Ljungbyheds flygplats, 2018-01-26 (fick förlängd svarstid)

Ingen erinran.

STÄLLNINGSTAGANDE

Planhandlingarna kompletteras vad gäller:

- Information om att kommunen har möjlighet att lösa in mark för allmän plats utan att avtal föreligger samt att kommunen är skyldig att lösa in marken om fastighetsägaren kräver det har lagts till i planbeskrivningen under rubriken *Fastighetskonsekvenser*.
- Bullerutredningen har uppdaterats och förtydligats utifrån Trafikverkets synpunkter. Det gäller bland annat förtydligande av vilken indata som använts.
- En bestämmelse om att grundläggning och byggnadsstomme ska utföras på ett sådant sätt att de klarar gällande riktvärden för vibrationer, upp till 0,4 mm/s vägd RMS, har lagts till på plankartan.
- En kompletterande riskutredning som beräknar individ- och samhällsrisk har upprättats för hela Stationsområdet.

NAMNLISTA

Följande har under samrådet inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Trafikverket
- Naturskyddsföreningen
- Fastighetsägare till Sidensvansen 2
- Fastighetsägare till Tallen 6
- Fastighetsägare till Häggarp 5:1
- Boende på Sockerbruksgatan 13 C

Följande har under granskningen inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Trafikverket

BESVÄRSHÄNVISNING

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

- Trafikverket
- Naturskyddsföreningen

MEDVERKANDE TJÄNSTEMÄN

Utlåtande har upprättats av planarkitekt Anna Hagljung.

SAMHÄLLE/PLANENHETEN

Ängelholm den 5 april 2018.

Pontus Swahn
Stadsarkitekt

Anna Hagljung
Plansamordnare/Planarkitekt

Information enligt personuppgiftslagen (PUL)

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. Källor: Till fastighetsförteckning är; fastighetsinformationsregistret (FIR), statens personadressregister (SPAR). Kommunstyrelsen ansvarar för denna information. 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.