



Detaljplan för del av Ängelholm 3:136 m fl, Stationsområdet, Ängelholm, Ängelholms kommun

GRANSKNINGSUTLÅTANDE

ANTAGANDEHANDLING

SAMRÅDET

Samrådet redovisas i en samrådsredogörelse daterad 10 september 2021. Under samrådet inkom huvudsakligen synpunkter som berörde:

- Översvämningsrisk.
- Markföroreningar.
- Höga byggnadshöjder och otydligt hur kontorsbyggnadens ”högdal” kommer att påverka grannfastigheterna.

Efter samrådet kompletterades planhandlingarna enligt följande:

- För att säkerställa planförslaget parkeringsbehov, omhändertagande av spillvatten och elförsörjning utökas planområdet. Användning för två parkeringshus (P_1), två områden för tekniska anläggningar (E) (två transformatorstationer och en pumpstation), samt allmän plats huvudgata ($GATA_1$), lokalgata ($GATA_2$), torgyta (Torg) och bro för plattformsförbindelse (Bro_1) läggs till. Planområdets area utökas således från tidigare 14 800 kvadratmeter till 33 000 kvadratmeter.
- Södra kvarteret: Byggnadshöjden sänks till högst 28 meter nockhöjd. En zon om 10 meter i norr och öst införs där högst 21 meter nockhöjd får förekomma. Största byggnadsarea ändras till 60 % av fastighetsarean inom användningsområdet (gäller för både bostäder och kontor). Största bruttoarea om 15 000 kvadratmeter inom användningsområdet kvarstår. Krav på centrumverksamhet i bottenvåning plockas bort. En bestämmelse införs om att *byggnader som huvudsakligen innehåller bostäder ska utformas med en variation i våningshöjd samt med sadeltak med en vinkel om minst 40 grader (f_1)*.
- Norra kvarteret: Passagen mot Järnvägsgatan tas bort för att skapa större flexibilitet. Byggnadshöjderna justeras och blir generellt något lägre än tidigare, framförallt mot öst och i söder. En största bruttoarea om 15 000 kvadratmeter inom användningsområdet införs. Komplementbyggnaders storlek begränsas till maximalt 100 kvadratmeter sammanlagt och en högsta nockhöjd om 4,5 meter. Bestämmelsen f_4 - *Bostadsentréer ska placeras mot gata* ändras till b_2 - *Entréer ska placeras mot gata*.
- En planbestämmelse om att minst 10 % av den totala markytan inom användningsområdet ska vara genomsläpplig (n_2) införs på det södra och norra kvarteret. Detta säkerställs genom att marklov krävs för hårdgöring av mark (a_1).

- Bestämmelsen "Färdigt golv ska vara minst 40 cm högre än lägsta höjd på gata. Entréer till trapphus och lokaler får ligga lägre" ändras till "Färdigt golv ska vara minst 40 cm högre än lägsta höjd på gatunivå längs med byggnadens fasad. Entréer till trapphus och lokaler får ligga lägre. Källare eller underjordiskt garage tillåts uppföras lägre om de utförs vattentäta"
- Bestämmelsen f_5 - Tak på komplementbyggnader ska vara av sedum, ändras till f_2 - Komplementbyggnader och tekniska anläggningar ska utformas med vegetationstak av sedum eller annat växtmaterial med liknande egenskaper.
- Bestämmelsen e_4 - Minst 7x9 meter av markytan ska reserveras för ändamålet transformatorstation ändras till e_3 - Minst 7x9 meter av markytan ska reserveras för ändamålet transformatorstation. Alternativ kan transformatorstation integreras i byggnad.
- Utfartsförbud införs mot delar av Järnvägsgatan för att skapa en mer trafiksäker gata.
- I övrigt har följande bestämmelser tillkommit:
 - Bro₁ - Bro i form av plattformsförbindelse över spåren med tillhörande trappor och hiss får anordnas.
 - Fördröjning₁ - Fördröjningsmagasin för dagvatten med en volym av 200 kubikmeter ska finnas
 - Gång och cykel₁ - Separerad gång- och cykelväg ska finnas på båda sidor om körbanan
 - e_5 - Byggnad i bottenvåning ska användas för centrum om minst 400 kvadratmeter.
 - e_6 - Byggnad i bottenvåning ska användas för centrum om minst 200 kvadratmeter.
 - f_3 - Byggnadens fasad ska ges ett varierat uttryck och ha märkbar fasadgrönska. Minst 25 % av fasaden ska utformas tegel eller trä.
 - f_4 - Byggnadens fasad ska ges ett varierat uttryck. Minst 25 % av fasaden ska utformas tegel eller trä.
 - F_5 - Skärmtak, hiss och trapphus får uppföras över högsta nockhöjd. Även räcke eller mur om högst 1,2 meter får uppföras över högsta nockhöjd.
 - b_1 - Yttervägg på byggnad som vetter mot järnvägen ska utföras i lägst brandteknisk klass EI 30 och med obrännbart ytskikt
 - n_1 - Fördröjningsmagasin får finnas.

HUR GRANSKNINGEN HAR BEDRIVITS

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt på granskning 8 oktober till och med 2 november 2021. Förslaget har hållits tillgängligt på www.engelholm.se samt i stadshuset. Granskningen kungjordes i Nordvästra Skånes Tidningar 8 oktober 2021.

INKOMNA YTTRANDEN UNDER GRANSKNINGEN

Yttranden utan erinran eller med tillstyrkan har inkommit från:

- Lantmäteriet, 2021-10-18

Yttranden med synpunkter eller frågor har inkommit från:

- Fastighetsägare till Granen 7, 2021-10-08
- Räddningstjänsten, 2021-10-11
- Fastighetsägare till Pepparroten 16, 2021-10-12
- Boende på Sockerbruksgatan 12D, 2021-10-22
- Boende på Sockerbruksgatan 12C, 2021-10-24
- Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR), 2021-10-29
- Boende på Sockerbruksgatan 13B, 2021-10-31
- Boende på Sockerbruksgatan 13C, 2021-11-01
- Ge-Hand, 2021-11-01
- Fastighetsägare till Banmästaren 1, 2021-11-01
- Boende på Tegelbruksgatan 8A, 2021-11-02

- Öresundskraft AB, 2021-11-02

Sent inkomna yttranden med anstånd har inkommit från:

- Länsstyrelsen, 2021-11-10

Avstår från att yttra sig:

- Region Skåne, 2021-10-27

Sent inkomna yttranden som inte redovisas har inkommit från

- Boende på Sockerbruksgatan 13B
- Boende på Sockerbruksgatan 13C
- Boende på Sockerbruksgatan 13C
- Boende på Sockerbruksgatan 13C
- Boende på Sockerbruksgatan 10A
- Boende på Åsbogatan 48D
- Boende på Nordanvindsgatan 4D
- Boende på Svaneholmsgatan, Munka-Ljungby

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

MYNDIGHETER

Länsstyrelsen, 2021-11-10

Redogörelse för ärendet

Syftet med planförslaget är att pröva förutsättningarna för planläggning av kontor, bostäder och parkeringshus med centrumverksamhet i bottenplan. Syftet är också att möjliggöra en förlängning av Järnvägsgatan samt möjliggöra uppförandet av en plattformsförbindelse över järnvägen. Planförslaget möjliggör även för ett nytt stadshus och säkerställer ytor för tekniska anläggningar. Planförslaget har tagits fram utifrån intentionerna i gällande planprogram för området (Planprogram för Ängelholm 3:136 m.fl. Stationsområdet, 2017) och är beläget i Stationsområdet, i nära anslutning till Ängelholms centralstation. Planområdet är 3,3 hektar stort och detaljplanelagt sedan tidigare. Planområdet omfattas av flera detaljplaner där markområdet framförallt regleras inom järnväg, industri, trafik och park.

För området gäller Översiktsplan 2035 för Ängelholms kommun (antagen 2017). Enligt översiktsplanen är området utpekad som nytt större bostadsområde. Kommunen gör bedömningen att planförslaget är förenligt med översiktsplanen. Utifrån Länsstyrelsens granskningsyttrande för översiktsplanen samt yttrandet för programsamrådet framgår det att flertalet frågor kvarstår inför kommande planläggning exempelvis miljö kvalitetsnormer för vatten, risk för översvämning, förorenad mark, buller samt risker kopplade till farligt gods.

Kommunen tar fram planförslaget med utökat förfarande och gör bedömningen att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. MB. Planförslaget har varit på samråd mellan den 16 juni - 17 augusti år 2020. I samrådsskedet yttrade sig Länsstyrelsen angående risk för översvämning, miljö kvalitetsnormer för vatten samt hälsa och säkerhet kopplat till markföroreningar. Sedan samrådsskedet har planområdet utökats och nya planbestämmelser tillkommit.

Länsstyrelsens formella synpunkter

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

Risk för översvämning

Länsstyrelsen utläser av planhandlingarna att nya utredningar har gjorts sedan samrådet kopplat till skyfallshantering och risken för översvämning. Av skyfallsutredningen (SWECO, daterad 2021-09-06) framgår bland annat att höjdsättning av och mot Järnväggsgatan är en förutsättning för att säkerställa en fungerande dagvattenhantering. Utifrån denna anledning anser Länsstyrelsen att plankartan ska kompletteras med höjdsättning för gatan. Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen om att förändrad höjdsättning inom planområdet kan leda till ökad översvämningsrisk från Rönne å och att PM Modellbeskrivning Rönne å (Sweco, daterad 2021-03-26) inte tar hänsyn till detta.

Kommentar: I dialog med Länsstyrelsen är kommunen och Länsstyrelsen överens om att höjdsättning av gata inte är nödvändigt för att säkerställa att ny bebyggelse inte kommer till skada vid ett skyfall. Bestämmelsen om att färdigt golv ska vara minst 40 cm högre än lägsta höjd på gatunivå längs med byggnadens fasad bedöms vara tillräckligt.

Länsstyrelsen konstaterar att det krävs samordning mellan olika detaljplaner för att säkerställa dagvattenhanteringen för aktuellt planområde och förutsätter att nödvändiga lösningarna kommer till stånd. Status och genomförbarhet för arbetet utanför planområde är okänt för Länsstyrelsen i dagsläget.

Kommentar: Synpunkten noteras. Samordning pågår mellan de olika detaljplaner som omfattar Järnväggsgatan och övriga gator i Stationsområdet. Ett helhetsgrepp har tagits genom att ta fram en skyfallsutredning som omfattar hela Stationsområdet, samt en dagvattenutredning för hela Järnväggsgatan.

Hälsa och säkerhet – markföroreningar

Länsstyrelsen konstaterar att planområdet har utökats sedan samrådet. Eftersom delar av området har konstaterade markföroreningar och planhandlingarna redovisar behov av åtgärder påminner Länsstyrelsen om att kommunen behöver ta ställning till föroreningssituationen för hela planområdet. Om marken visar sig vara förorenad, och en efterbehandling kan göra marken lämplig, ska markens lämplighet säkerställas antingen innan planen antas eller genom villkorat lov eller startbesked enligt 4 kap. 14 § PBL. Länsstyrelsen vill påminna om att enligt 4 kap. 32 § PBL får detaljplanen inte vara mer detaljerad än som behövs med hänsyn till planens syfte. Länsstyrelsen anser att föreslagen planbestämmelse om Villkor för startbesked – Startbesked får inte ges för byggnation förrän markföroreningar är avhjälpna enbart bör reglera de delar av planområdet som är i behov av åtgärder. Om inte någon förorening föreligger ska inte heller planbestämmelse om villkorat bygglov finnas.

Kommentar: Efter samrådet utfördes utökad provtagning som komplettering till befintliga markmiljöundersökningar för att täcka in hela planområdet. Utifrån genomförda markmiljöundersökningar bedöms föroreningssituationen vara spridd inom planområdet och

många provpunkter överstiger nivåer för MKM, och ett fåtal för KM. Tätare provtagning krävs inom vissa områden för att avgränsa föroreningarnas utbredning, vilket bör ske i samband med schaktarbete. Bestämmelsen om att markföroreningar ska anhjälpas innan startbesked för byggnation kan ges har preciserats för de kvarter där det har påträffats markföroreningar som överstiger riktvärdet, samt där det bedöms finnas risk för att föroreningar över riktvärdet kan finnas.

Länsstyrelsen vill vidare påminna om att kommande anläggningsarbeten innebär arbete i ett konstaterat förorenat område vilket är anmälningspliktigt till tillsynsmyndighet. Om det vid byggnation kommer fram föroreningar som i dagsläget är okända eller visar sig bestå av högre halter än det idag finns kunskap om, hanteras frågan om efterbehandling enligt miljöbalken.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Hälsa och säkerhet – buller

Det framgår av planhandlingarna att bullernivåerna överstiger gällande riktvärde inom delar av planområdet. Enligt 4 kap. 32 § PBL får detaljplanen inte vara mer detaljerad än vad som behövs med hänsyn till planens syfte. Länsstyrelsen anser att föreslagen planbestämmelse Skydd mot störningar - I de lägen där bullernivåer överstiger gällande riktvärde vid bostadsfasad ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en ljuddämpad sida enbart bör reglera områden som är bullerutsatta och inte vara generell för hela planområdet.

Kommentar: Efter dialog med Länsstyrelsen bedöms det vara lämpligt att bestämmelsen är generell och gäller för alla bostäder. Detta då man inte med säkerhet vet exakt hur buskropparna ska placeras eller i vilken ordning de byggs. Bestämmelsen förblir därför generell att gälla för alla bostäder inom planområdet.

Det södra kvarteret (K/B/C/E) är flexibelt och möjliggör för flera olika byggnadskombinationer, samtidigt som det är bullerutsatt. Bygggrätten kan disponeras på ett sätt att det blir svårt att genomföra genomgående lägenheter. Länsstyrelsen påminner om möjligheten att enbart tillåta mindre lägenheter om det inte går att lösa på annat sätt, men att det då behöver regleras i plankartan. Det finns inget krav i PBL om att en uteplats ska finnas, men om det finns bör minst en uppfylla riktvärdena i förordningen. Uteplatser till bostäder kan vara såväl balkonger och anordnade platser på egen tomt eller på en gemensam yta. Länsstyrelsen konstaterar att det finns områden där det inte går att göra uteplatser som innehåller riktvärdena. Det saknas reglering för detta i plankartan eller hur kommunen avser att anordna uteplatser som klarar förordningen.

Kommentar: Efter granskningen har bullerutredningen reviderats utifrån Länsstyrelsens och Trafikverkets synpunkter. Bullerförhållandena har undersökts även för stängda kvarter mot Järnvägsgatan och järnvägen för att kontrollera att föreslagen bostadsbebyggelse kan få en uteplats skyddad från buller. Utredningen visar att delar av bebyggelsen utmed Järnvägsgatan har ligger 1-4 dBA över riktvärdet, vilket går att lösa med genomgående eller mindre lägenheter. Bullerutredningen konstaterar även att det finns möjlighet att anordna en gemensam uteplats inom respektive boningstomt där riktvärdet för uteplats erhålls, samt i fasader mot öst. Bestämmelsen om buller har kompletterats utifrån Länsstyrelsens och

Trafikverkets synpunkter och lyder nu enligt följande: "I de lägen där ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är högre än 60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida. För små bostäder med boarea om max 35 kvadratmeter gäller istället kravet att buller inte ska överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad. Fasad mot ljuddämpad sida ska ha ekvivalent ljudnivå om högst 55 dBA samt maximal ljudnivå nattetid om högst 70 dBA", samt "För bostäder ska minst en gemensam uteplats som inte överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70dBA maximal ljudnivå anordnas inom användningsområdet"

Riksintresse Kommunikationer 3 kap. 8 § MB

Riksintresse järnväg

Väst kustbanans spår område ligger vid planområdets västra gräns och är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Länsstyrelsen poängterar att förändrad markanvändning i närheten av järnvägen inte får påverka själva järnvägsanläggningen eller leda till inskränkningar i förutsättningarna för att trafikera riksintresset. Om området i närheten av järnvägen utformas felaktigt kan det leda till begränsningar i person- eller godstrafiken och med hänvisning till järnvägens förutsättningar kan det i värsta fall leda till påverkan på järnvägstrafiken i ett betydande geografiskt område. En brand i närheten av järnvägen kan påverka möjligheten att utnyttja järnvägsanläggningen.

Länsstyrelsen menar att nya anläggningar i närheten av järnvägen kan ha påverkan på järnvägsanläggningen och järnvägstrafiken och därför ska utformning av nya anläggningar säkerställas med Trafikverket. Det gäller exempelvis föreslagna fördröjningsmagasin, bro över järnvägen och eventuella solceller.

Kommentar: Synpunkten noteras. Utformning av nya anläggningar har stämts av med Trafikverket och justeringar har genomförts för att säkerställa att dessa inte ska påverka riksintresset för järnväg.

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att projektet för dubbelspårsutbyggnad Ängelholm-Helsingborg (Romares väg) påverkar aktuell sträcka genom Ängelholm. Länsstyrelsen understryker med anledning av detta vikten av servicevägar för att kunna utföra drift och underhåll på järnvägen. Länsstyrelsen förutsätter att dialog förs med Trafikverket för att säkerställa tillräckligt utrymme i plankartan för serviceväg och att eventuell revidering görs inför antagande.

Kommentar: I dialog med Trafikverket har kvartersmark för p-bus har flyttats något norrut för att säkerställa att serviceväg får tillräckligt med utrymme.

Riksintresse flyg

Planområdet ligger inom riksintresset Ängelholms flygplatsområde för hinderfrihet och för att inte riskera konflikt med riksintresset anser Länsstyrelsen att plankartan ska reglera högsta totalhöjd för samtliga föreslagna byggnader inom planområdet.

Kommentar: Enligt Boverkets riktlinjer är totalhöjd ofta en alltför strikt bestämmelse att använda då den inte ger samma utrymme för flexibilitet som nockhöjd. Den högsta nockhöjden är reglerad till 28 meter i detaljplanen. Genomförd flyghinderanalys tar för delar av området höjd för ny bebyggelse med en höjd upp till 45 meter, utan att påverka riksintresset. Det bedöms inte som sannolikt att exempelvis skorstenar eller ventilationstrummor kommer att överstiga en höjd på 17 meter. Om exploatören skulle vilja bygga en mast så är detta bygglovspliktigt och i så fall görs en flyghinderanalys i bygglovet. Totalhöjd anges därför inte i detaljplanen.

Hälsa och säkerhet – farligt gods och risk för olyckor

Entréer och centrumverksamhet

Till planhandlingar hör PM Risk Parkeringshus – Stationsområdet Ängelholm (Tyréns, daterad 2020-06-26). Länsstyrelsen utläser av riskutredningen på sidan 11 att ”Entréer till centrumverksamhet som är avsedda för annat än personal ska vara riktade bort från järnvägsområdet. Lämplig utformning är att placera samtliga entréer mot Järnväggsgatan. Entréer på hörn mot Järnväggsgatan bedöms acceptabelt.” samt att ”...entréer (både för fordons- och persontrafik) ska förläggas vända bort från järnvägen.” Länsstyrelsen konstaterar att plankartan tillåter entréer till centrumverksamheten samt in- och utfarter till parkeringshuset via föreslagen Gata₂ och TORG som inte är vända bort från järnvägen. Länsstyrelsen anser att det är otydligt var entréerna avses placeras. Då entréernas placering är kopplade till riskfrågor är det av vikt att detaljplanen är utformad så att marken är lämplig för sitt ändamål. Länsstyrelsen råder kommunen att tydliggöra, komplettera och säkerställa nödvändiga åtgärder innan detaljplanen går till antagande.

Kommentar: Riskutredningen är reviderad utifrån uppdaterat planförslag. Utredningen bedömer det ur riskhänsyn som acceptabelt att förlägga entréer på parkeringshusens kortsidor. Denna möjlighet kvarstår därför i detaljplanen.

Länsstyrelsen anser att planhandlingarna behöver bli mer tydliga gällande avståndet mellan centrumverksamhet och närmsta räil. Planbeskrivningen redogör för cirka 30 meter men Länsstyrelsen anser i sammanhanget att mer exakt avstånd behöver redogöras för kopplat till plankartan. Då avståndet är otydligt är det svårt att utläsa vilka riskreducerande åtgärder som blir nödvändiga eftersom riskutredningen presenterar två möjliga kombinationer. En kombination utan åtgärder och en annan med åtgärder beroende på vilket avstånd från järnvägen parkeringshuset respektive centrumverksamheten placeras. Till exempel är det svårt att utläsa om parkeringshuset utgör förutsättning för centrumverksamhet eller inte och om så krävs anser Länsstyrelsen att detta ska villkoras i plankartan.

Kommentar: Avståndet mellan närmsta spårmittpunkt och där centrumverksamhet tillåts varierar mellan cirka 31-32 meter. Detta förtydligas i planbeskrivningen och riskutredningen. Reviderad riskutredning visar att centrumverksamhet kan tillåtas utan parkeringshus under förutsättningen att centrumverksamhet avskiljs mot järnvägen i lägst brandteknisk klass EI30. En planbestämmelse som säkerställer detta har införts på plankartan.

Länsstyrelsen utläser av riskutredningen att centrumändamål endast får finnas i markplan, men konstaterar att detta inte säkerställs i plankartan. Länsstyrelsen saknar ställningstagande kring varför detta inte regleras i plankarta och bedömning om markens lämplighet i förhållande till risk kvarstår.

Länsstyrelsen saknar redogörelse för hur riskutredning utgått från vad C - centrum innefattar enligt Boverkets planbestämmelsekatalog 2015-2020. Detta är relevant utifrån hur riskfrågan ska bedömas eftersom Länsstyrelsen bedömer utifrån när planbesked gavs, i detta fall 29 april 2019. Länsstyrelsen konstaterar att C₁ fortfarande möjliggör för personintensiva aktiviteter/verksamheter så som häkte, polisstation, vårdcentral, gym och biograf. Länsstyrelsen menar att kommunen delvis möjliggör för stadigvarande vistelse och verksamheter som kan anses vara personintensiva nära järnvägen, vilket inte överensstämmer med kommunens intention med planbestämmelsen.

Kommentar: Intentionen med användningen centrum är att möjliggöra för mindre verksamheter i p-busens bottenplan, tex en cykelverkstad, kiosk eller mindre livsmedelsbutik. Riskutredningen har förtydligats i detta avseende med att centrumverksamhet inte ska utgöras av personintensiva verksamheter. Exempel på verksamheter som bedöms lämpliga är mindre butiker, restauranger/ matställen med enstaka bord för servering, kemtvätt, blomsterbutik mm. Plankartan och planbeskrivningen har därför kompletteras med att centrumverksamhet endast tillåts i bottenvåning på p-busen, samt att verksamhet som är personintensiv eller innebär tillfällig vistelse (hotell, vandrarhem etc.) inte tillåts.

Parkeringshus som avskärmning

Länsstyrelsen utläser att parkeringshusen avses fungera som avskärmning för föreslagna bakomliggande flerbostadshus. Av denna anledning konstaterar Länsstyrelsen att det inte finns redogjort för om parkeringshuset behöver vara högre för att utgöra skydd mot bostadsbebyggelsen. Plankartan möjliggör att parkeringshusen kan byggas lägre än bakomliggande flerbostadshusen som parkeringshusen avses skyddad. Länsstyrelsen anser att detta behöver förtydligas och eventuellt säkerställas i plankarta, som exempelvis lägsta höjd.

Kommentar: Det stämmer att en av fördelarna man ser med p-busens placering utmed spåren är att byggnaderna kommer att fungera som bulleravskärmning. Däremot är det ingen förutsättning för kommande bebyggelse. Bullerutredningar som är utförda för att undersöka om den planerade bostadsbebyggelsen i detaljplanen klarar bullerriktvärdena har utrett bullersituationen utifrån faktiska förhållanden, det vill säga utan att p-busen finns på plats. Därför bedöms ingen ytterligare reglering kring detta vara nödvändig.

Området mellan parkeringshus och järnväg

Enligt riskutredningen ska personer förhindras tillträde till området mellan parkeringshus och järnvägen för att minimera risken för obehöriga på spåret. Länsstyrelsen menar att frågan inte behandlas vidare i planbeskrivningen och förutsätter att kommunen utreder frågan om eventuell stängsling med Trafikverket.

Kommentar: En planbestämmelse om att stängsel, mur eller plank ska finnas för att förhindra tillträde mellan parkeringshus och järnväg har adderats plankartan.

Motsägelsefulla planbestämmelser

Länsstyrelsen utläser av plankartan att bestämmelserna b1 och f4 gäller inom samma område. Planbestämmelserna är motsägelsefulla och behöver ses över inför antagande. Riskfrågan har inte hanterats på ett tillräckligt sätt.

Kommentar: Planbestämmelsen har omformulerats och kravet om träfasad har tagits bort.

Torg och gata mot järnvägen

Länsstyrelsen efterlyser en riskbedömning av markanvändningen TORG intill järnväg avseende farligt-gods-led. Markanvändningen TORG möjliggör för exempelvis servering, kiosk, torghandel, evenemang, buskskur och fordonstrafik.

Kommentar: Efter granskningen har riskutredningen reviderats och inkluderat markanvändningen TORG. Riskutredningen bedömer att inga åtgärder, så som särskild hänsyn till utstickande föremål, behöver vidtas för torgytan. Detta då torget gränsar mot perrong vilken fungerar som hinder mot järnvägen. Enligt Trafikverket får dock inga byggnader placeras inom 30 meter från närmsta spårmit (med undantag för p-bus), vilket regleras i plankartan med bestämmelsen plac.

Hälsa och säkerhet – elektromagnetiska fält från transformatorstation

Länsstyrelsen utläser av planhandlingarna att en transformatorstation möjliggörs inom det södra kvarteret som även medger kontor, bostäder och centrumverksamhet. Planen möjliggör för att transformatorstationen uppförs på markyta med skyddsavstånd eller integrerad i byggnad. Länsstyrelsen efterfrågar kompletterande information om eventuellt hänsynstagande eftersom byggrätten möjliggör bland annat bostäder direkt intill/ovanpå byggrätt för transformatorstation. Om det finns behov av skyddsavstånd behöver byggrätten begränsas i plankartan.

Kommentar: Enligt strålsäkerhetsmyndigheten står riskerna i relation till egenskaper hos transformatorstationen och avstånd. Det finns alltså inte ett generellt svar på lämpligt avstånd mellan station och bostäder. Verksamhetsutövaren anger att vid kontrollmätning av olika stationer i fria luften har gränsvärdet för strålning uppmätts cirka 5 meter från stationen. Dock finns det olika byggnadstekniska lösningar, som aluminiumplåtar på vägg och tak, som kan begränsa strålningen. Med anledning av detta har en bestämmelse tillförts plankartan om att "friliggande transformatorstation ska placeras på ett avstånd om minst 5 meter från bostadsbebyggelse". Även planbeskrivningen har uppdaterats i detta avseende. Om transformatorstationen byggs integrerad ska den följa verksamhetsutövarens kravspec gällande inbysta transformatorstationer, vilket följs upp i bygglovet.

Länsstyrelsens bedömning

Mot bakgrund av de brister som Länsstyrelsen har påtalat i yttrandet kan Länsstyrelsen i det här skedet inte utesluta en prövning enligt 11 kap. Plan- och bygglagen om planen antas utan kompletteringar och förtydligande redovisning som visar på markens lämplighet i förhållande till föreslagen markanvändning.

Kommentar: Planförslaget har kompletterats i de avseenden som Länsstyrelsen har påpekat, varför Länsstyrelsens synpunkter bedöms vara tillgodosedda.

Trafikverket, 2021-11-02

Västkustbanans spårområde ligger intill planområdets västra gräns.

Västkustbanan 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. Trafikverket har pågående projekt för dubbelspårsutbyggnad

på Väst kustbanan Ängelholm-Helsingborg (Romares väg). Planområdet omges av kommunala och enskilda gator och vägar.

Buller

Sedan ”Bullerutredning Ängelholm 3:136 (Ramböll, Malmö 2020-05-12)” togs fram har uppdaterade prognoser för tågtrafiken 2040 publicerats. Trafikverket anser att bullerutredningen behöver uppdateras med en känslighetsanalys avseende hur stor skillnad det blir med den uppdaterade prognosen. I tabellen på sidan 4 är hastigheter för tågen angivna i intervall. Trafikverket förutsätter att högsta tillåtna hastighet för respektive tågtyp har använts i beräkningarna. Beträffande bullerberäkningarna så framgår det inte i bullerutredningen vilken tågtyp de maximala ljudnivåerna avser, inte heller antal tillfällen som riktvärdet överskrids. Detta behöver framgå av bullerutredningen.

Kommentar: Bullerutredningen har uppdaterats med ny prognos för tågtrafik. Utredningen har även förtydligat tågens hastighet och tågtyp, samt adderat ett stycke om vilka tillfällen maximal ljudnivå överskrids. Det har även förtydligats att det är de angivna maxhastigheterna i intervallen som har använts för att uppskatta tågens hastigheter.

I planbestämmelsen avseende skydd mot störningar anser Trafikverket att det ska hänvisas till förordningen avseende gällande riktvärden för buller, samt att ljuddämpad sida ska definieras. Avseende ljuddämpad sida ska även maximal ljudnivå 70 dBA finnas med i både plankarta och planbeskrivning.

Kommentar: Planbestämmelsen om buller har reviderats avseende riktvärden i gällande förordning. Bestämmelsen lyder nu enligt följande: ”I de lägen där ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är högre än 60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida. För små bostäder med boarea om max 35 kvadratmeter gäller istället kravet att buller inte ska överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad. Fasad mot ljuddämpad sida ska ha ekvivalent ljudnivå om högst 55 dBA samt maximal ljudnivå nattetid om högst 70 dBA”. Planbeskrivningen har även kompletterats med karta och text gällande maximal ljudnivå.

I plankartan är byggnaders placering enligt det som är beräknat i bullerutredningen reglerat för det norra området för bostäder. För det södra området planerat för kontor, bostäder etc. saknas reglering av bebyggelsens placering. Trafikverket anser att samtlig bebyggelsens placering ska regleras i enlighet med det som beräknats i bullerutredningen.

Kommentar: Bullerutredningen visar att det finns möjlig placering av byggnader för att klara bullerriktvärdena, förutsatt att vissa avstegsfall tillämpas. För att säkerställa detta reglerar en planbestämmelse i plankartan att ”i de lägen där ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är högre än 60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida. För små bostäder med boarea om max 35 kvadratmeter gäller istället kravet att buller inte ska överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad. Fasad mot ljuddämpad sida ska ha ekvivalent ljudnivå om högst 55 dBA samt maximal ljudnivå nattetid om högst 70 dBA”. Att bullerriktvärdena innehålls följs upp i bygglovsprocessen, där bebyggelsens utformning bestäms mer i detalj. Kommunen bedömer alltså att bullerutredningen ger tillräckligt stöd för att det går att utforma bostäder i enlighet med bullerförordningens krav. Den exakta utformningen av bostäderna för att möta dessa krav prövas lämpligen i samband med bygglovsprövningen.

Bullerutredningen visar att riktvärden för uteplats överskrids för stora delar av planområdet och kommunen skriver i planbeskrivningen (sidan 28) att ”det bör finnas möjlighet till att uppföra en gemensam uteplats inom respektive boningstomt där riktvärden för uteplats hålls, samt i fasader mot öst”.

Trafikverket anser att planbestämmelse om detta ska införas i plankartan.

Kommentar: En bestämmelse för varje bostads kvarter har införts enligt följande: ” För bostäder ska minst en gemensam uteplats som inte överskrider 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå anordnas inom användningsområdet.”

Risk

Trafikverket vill framhålla att farligt gods ska kunna transporteras på Trafikverkets järnvägar. Det framgår inte av varken ”PM Risk. Parkeringshus – Stationsområdet Ängelholm. Slutrapport, version 1.1, 2017-11-10, rev 2020-06-26. Tyréns.” (som tagits fram efter samråd för detaljplanen) eller av ”Riskutredning Stationsområdet Ängelholm. Slutrapport 2018-04-13. Tyréns.” om riskanalyserna är gjorda utifrån nuläge och prognos för järnvägstrafiken för år 2040. Trafikverket förutsätter att detta gjorts, och att riskutredningarna har uppdateras utifrån nya prognoser (det har sedan 2018 kommit uppdaterade prognoser för år 2040), något som Trafikverket påtalade i dialog med kommunen redan i maj 2018. I denna dialog med kommunen påtalade Trafikverket också att en förutsättning för att riskutredningen för stationsområdet skulle kunna användas i kommande detaljplaner var att indata för exempelvis järnvägstrafik inte har förändrats.

Kommentar: Riskutredningen har kompletterats med att en skrivning om att farligt gods ska kunna transporteras på järnvägen. Det har även förtydligats att prognos 2040 för järnvägstrafik har använts.

I riskutredningen (”PM Risk. Parkeringshus – Stationsområdet Ängelholm. Slutrapport, version 1.1, 2017-11-10, rev 2020-06-26. Tyréns.”) anges riskreducerande åtgärder (sidan 11), utöver avstånd, som en förutsättning för att parkeringshus ur risksynpunkt ska kunna placeras närmre järnvägen än 30 meter. I plankartan regleras endast att ”yttervägg på byggnad som vetter mot järnvägen ska utföras i lägst brandteknisk klass EI 30 och med obrännbart ytskikt” (planbestämmelse b1) och att ”entréer ska placeras mot gata (planbestämmelse b2). Övriga riskreducerande åtgärder som anges som förutsättningar i riskutredningen finns inte medtagna i plankartan. I plankartan finns inte heller reglerat att centrumverksamhet endast tillåts i markplan på parkeringshusen, vilket ingår som ett antagande i riskutredningen. Inte heller rekommenderade åtgärder från ”Riskutredning Stationsområdet Ängelholm. Slutrapport 2018-04-13. Tyréns” finns med i plankartan. Samtliga riskreducerande åtgärder som anges i riskutredningarna måste säkerställas i plankartan och kunna säkerställas/uppföras inom egen fastighet. Skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering ska inte placeras på Trafikverkets fastighet.

Trafikverket anser inte att de riskreducerande åtgärder som anges i riskutredningen ”PM Risk. Parkeringshus – Stationsområdet Ängelholm. Slutrapport, version 1.1, 2017-11-10, rev 2020-06-26. Tyréns.” är korrekt

återgivna i planbeskrivningen. Exempelvis återfinns inte i planbeskrivningen att det i riskutredningen anges att entréer både för fordons- och persontrafik ska förläggas vända bort från järnvägen. I plankartan tillåts anslutning till parkeringshusen från gata mellan parkeringshusen, vilket inte är i överensstämmelse med de riskreducerande åtgärder som anges i riskutredningen. Plankartan (och planbeskrivningen) måste revideras även i detta avseende och förbud mot körbar anslutning ska införas utmed parkeringshusens norra, södra och västra fasader.

I riskutredningen anges bland annat att området mellan parkeringshusen och järnvägen med fördel kan utföras upplyst. Trafikverket vill påtala vikten av att detta sker på ett sådant sätt att järnvägstrafiken inte störs och/eller bländas. Det måste också tas hänsyn till övriga riskreducerande åtgärder, såsom exempelvis att fasaden på parkeringshusen inte får ha utstickande delar.

Kommentar: Efter granskningen har riskutredningen reviderats utifrån uppdaterat planförslag, vilket har medfört att de riskreducerande åtgärderna har omarbetats. Bland annat bedömer riskutredningen att entréer kan placeras på parkeringshusens kortsidor (mot GATA2 och TORG) och att dessa även kan användas för utrymning. Plankartan har sedan kompletterats utifrån riskutredningens rekommendationer. Ett antal planbestämmelser har tillkommit för att säkerställa att närheten till järnvägen är acceptabel med hänsyn till risk för olyckor kopplade till transporter av farligt gods och övriga olycksrisker.

Kommunen anger i planbeskrivningen att det för användning P1 även ingår ”komplement till verksamheten parkering”. I riskutredningen omnämns ingen kompletterande verksamhet inom område som riskbedömts för parkering. Trafikverket förutsätter att ingen stadigvarande vistelse tillåts inom område för parkering utmed järnvägen, och förutsätter att det i plankartan införs reglering i enlighet med det som utretts i riskutredningen.

Kommentar: Riskutredningen har reviderats i detta avseende. Utredningen bedömer att komplement till användningen parkering är godtagbart såvida de är lågintensiva sett till personantal. Enligt Boverket ingår komplement till parkeringsanläggningens skötsel och bruk, samt verksamheter som är knutna till användningen (t.ex. laddplatser eller möjlighet att tvätta fordon). Då den typen av verksamhet inte är personintensiv bedöms användningen parkering vara acceptabel utan att reglering i plankartan krävs.

Trafikverket förutsätter att avstånd om 20 meter till centrumverksamhet (enligt riskutredningen) och 14 meter till parkeringshus (enligt tidigare dialog mellan Trafikverket och kommunen) från spårmitt på närmsta spår hålls i plankartan. För att minimera risken för obehörigt spårintrång anser Trafikverket att panelstängsel ska finnas i erforderlig omfattning utmed järnvägen i anslutning till planområdet. Trafikverket har redan i tidig dialog med kommunen framfört att behov av stängsel måste utredas och säkerställas innan detaljplanen föres till antagande. När Trafikverket och kommunen är överens om hur stängsel ska ske, ska ett avtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket innan detaljplanen föres till antagande. Stängsel ska bekostas av kommunen.

Kommentar: Synpunkten noteras. Dialog om stängsel med Trafikverket pågår och avtal kommer att tecknas innan detaljplanen antas.

I planbeskrivningen anges att översta våning på parkeringshusen är tänkt att utformas som ett öppet parkeringsdäck med räcke. Trafikverket undrar om ett öppet parkeringsdäck med räcke stämmer överens med riskutredningens ("PM Risk. Parkeringshus – Stationsområdet Ängelholm. Slutrapport, version 1.1, 2017-11-10, rev 2020-06-26. Tyréns.") krav på exempelvis tät och obrännbar fasad mot järnvägen. Det är viktigt att i detta sammanhang också beakta risk för nedfallande partiklar etc. För parkeringsplatser anser Trafikverket att avståndet från spårmitt på närmsta spår ska vara minst 15 meter av denna anledning. Längre avstånd eller någon form av skydd kan även på detta avstånd behövas vid högtrafikerade banor och om tågen bromsar in vid platsen.

Kommentar: Riskutredningen har efter granskningen inkluderat möjligheten att uppföra ett öppet p-däck. Aktuell utformning av parkeringshus där översta våningen är öppet parkeringsdäck bedöms vara acceptabelt. Byggnadens höjd bidrar till att avskärma personer på det öppna parkeringsdäcket. Att anordna ett öppet p-däck högst upp på p-huset bedöms därmed inte innebära någon risk.

Fördröjningsmagasin utmed järnvägen

Beträffande dagvattenmagasin utmed järnvägen (planbestämmelse n1), som har tillkommit sedan samrådsskedet, har Trafikverket och kommunen haft dialog inför granskning av detaljplanen. Trafikverket framförde då att vi ser att det skulle kunna vara möjligt att förlägga dagvattenmagasin inom det aktuella området, men för att kunna ta slutlig ställning till möjlighet och lämplighet för åtgärden behövs mer underlag.

Vi framförde vidare att det vi kan se redan nu är att dagvattenmagasinen måste placeras minst 10 meter från spårmitt på närmsta spår. Överkant på magasinen får inte ligga högre upp än 1 meter under rälsens underkant.

Dagvattenmagasinen måste både kunna uppföras och underhållas från egen fastighet. Arbete, både avseende uppförande och drift/underhåll måste ske på sådant avstånd och sätt att tågtrafiken inte påverkas. För arbete i järnvägens närhet gäller TDOK 2016:0289.

Trafikverket framförde också att för att vi ska kunna bedöma åtgärdens möjlighet och lämplighet behöver vi ta del av typsektioner för området från parkeringshusens liv mot järnvägen, som visar hur detta område, inklusive dagvattenmagasinen, förhåller sig till järnvägsanläggningen. Även sektion för hur schakterna hanteras i byggskedet behövs.

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

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

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

Kommentar: Efter granskningen har kommunen tagit fram en typsektion som redogör för magasinens markanspråk med schakt inom den egna fastigheten. Trafikverket accepterar att magasinen kan förläggas mellan bangården och parkeringshusen, samt att magasinens överkant kan ligga 0,5 meter under rälsens underkant förutsatt att magasinen utförs täta. Bestämmelsen om dagvattenmagasin kvarstår men förtydligas med att de ska vara täta. Planbeskrivningen kompletteras med text och sektion på dagvattenmagasinen.

Även ett u-området kommer att behöva införas på plankartan intill spåren för att säkerställa läge av fjärrvärmeldning till Trafikverkets byggnad väster om spåren. Kommunen har samrått med Trafikverket, som bedömt att u-områdets läge och utbredning är acceptabelt förutsatt att en skrivning om att "schakt mot järnväg får på denna plats inte bedrivas innanför en linje som lutar 1:2 och går som närmast spårmit (på närmsta spår) 4,0 meter i nivå med rälsunderkant" tillförs planbeskrivningen. Planbeskrivningen har därför uppdaterats med en sådan skrivning.

Serviceväg

Delar av den serviceväg som Trafikverket har avtalsservitut för i området är planlagd som parkeringshus (södra delen av det norra området för parkeringshus). Trafikverket förutsätter att kommunen stämmer av med projektorganisationen för dubbelspårsutbyggnad på Västkustbanan Ängelholm-Helsingborg (Romares väg), för att detaljplanen ska kunna justeras i enlighet med tidigare överenskommelse avseende serviceväg.

Kommentar: I dialog med Trafikverket har kvartersmark för p-bus har flyttats något norrut för att säkerställa att serviceväg får tillräckligt med utrymme.

Nätstation

Trafikverket har fört dialog med Öresundskraft gällande placering av nätstation och förutsätter att stationen placeras enligt överenskommelse. Det är av yttersta vikt att om en justering av nätstationens placering är aktuell, ska den förankras med Trafikverket.

Kommentar: Nätstationen intill järnvägen är redan uppförd och byggnadens placering bekräftas i plankartan genom ett e-område.

Luftfart

Detaljplanen medger byggnation som är högre än 20 meter. Etableringen ligger inom den MSA-påverkande zonen för Ängelholms, Halmstads och Ljungbyheds flygplatser. Flygplatserna är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig. Även LFV (Luftfartsverket) är sakägare och ska ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. LFV:s CNS-utrustning (Communication, Navigation, Surveillance) är säkerhetsklassad och eventuell påverkan på utrustningens funktion kan endast bedömas av LFV. LFV hörs

genom tjänsten ”CNS-analys” på LFV:s hemsida:
<http://www.lfv.se/tjanster/lufttrumstjanster/cns-analys>

Detaljplanen ligger dessutom inom hinderfrihetsytan för Ängelholms flygplats som är av riksintresse. Trafikverket kräver därför att kommunen låter göra en flyghinderanalys som skickas till berörda flygplatser.

Kommentar: Berörda flygplatser och Luftfartsverket har givits möjlighet att yttra sig under planprocessen. Det framgår av planbeskrivningen att en flyghinderanalys har utförts som visar att ny bebyggelse inte har någon påverkan på riksintresset.

I plankartan saknas reglering för högsta totalhöjd för en del av bebyggelsen. Trafikverket anser att det ska införas reglering för högsta totalhöjd för samtlig bebyggelse i plankartan, för att säkerställa att byggnader och andra föremål inte kommer i konflikt med luftfarten eller järnvägens radio- och telekommunikationssystem.

Kommentar: Enligt Boverkets riktlinjer är totalhöjd ofta en alltför strikt bestämmelse att använda då den inte ger samma utrymme för flexibilitet som nockhöjd. Den högsta nockhöjden är reglerad till 28 meter i detaljplanen. Genomförd flyghinderanalys tar för delar av området höjd för ny bebyggelse med en höjd upp till 45 meter, utan att påverka riksintresset. Det bedöms inte som sannolikt att exempelvis skorstenar eller ventilationstrummor kommer att överstiga en höjd på 17 meter. Om exploatören skulle vilja bygga en mast så är detta bygglövspliktigt och i så fall görs en flyghinderanalys i bygglovet. Totalhöjd regleras därför inte i detaljplanen.

Solceller

I planbeskrivningen skriver kommunen att solceller på taket till parkeringshuset kan bidra till att förse laddplatser med förnybar el. Om placering av solceller planeras i närhet av statlig väg eller järnväg ska risk för bländning utredas. Trafikverket förutsätter också att solcellsanläggningen designas på sådant sätt att den inte orsakar störningar på Trafikverkets järnvägsanläggningar, d.v.s. att radiotrafiken samt signal- el- eller teleanläggningar inte störs, som i sin tur kan påverka driften av järnvägstrafiken. Om det visar sig att anläggningen stör järnvägstrafiken kommer Trafikverket begära att solcellsanläggningen stängs av. Trafikverket förutsätter att vi blir hörda i tillståndsprocessen för eventuell solcellsanläggning. Om tillstånd inte krävs för anläggningen förutsätter Trafikverket att dialog ändå förs med oss, då den statliga anläggningen kan komma att påverkas.

Kommentar: Synpunkten noteras. Planbeskrivningen kompletteras med text om att anordnande av solceller ska ske i dialog med Trafikverket så att de inte riskerar att blända eller orsaka andra störningar på Trafikverkets järnvägsanläggningar.

Övrigt

Område för gata och torg som går ut mot järnvägen måste begränsas med avseende på krav på avstånd mellan järnväg (spårmitt på närmsta spår) och väg/körbar yta (närmaste väggkant). Detta avstånd måste på aktuell plats vara minst 10 meter (förutsatt att hastighet på gata/torg/körbar yta är ≤ 60 km/h). Om vägen ligger på en högre nivå än järnvägen och räcke saknas bör avståndet

ökas med 1,5 gånger nivåskillnaden. Detta avstånd måste säkerställas i detaljplanen. Parkering får inte heller tillåtas inom minst 15 meter från spårmitt på närmaste spår med avseende på risk för nedfallande partiklar. Längre avstånd eller någon form av skydd kan även på detta avstånd behövas vid högtrafikerade banor och om tågen bromsar in vid platsen. Område för gata och torg måste regleras även med avseende på parkering.

Kommentar: Synpunkten noteras. En bestämmelse om att parkering eller körbar yta inte får förekomma inom ett område om 15 meter från närmsta spårmitt för gata har införts på plankartan. Samma bestämmelse gäller för hela torgytan. Serviceväg för service och drift av järnvägsanläggning och transformatorstation tillåts dock.

I plankartan finns planbestämmelse om att ”bro i form av plattformsförbindelse över spåren med tillhörande trappor och hiss får finnas”. Möjlighet och lämplighet för detta måste utredas i särskild ordning och godkännas av Trafikverket. Avtal som reglerar ansvar för finansiering och genomförande måste också tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Om en plattformsförbindelse framgent är aktuell ska kommunen bekosta en sådan i sin helhet.

Kommentar: Synpunkten noteras. Kommunen instämmer i att det kommer att behöva utredas och godkännas av Trafikverket, samt är medveten om att avtal behöver tecknas gällande bland annat finansiering, genomförande, drift och underhåll. Detta förtydligas i planbeskrivningen.

Trafikverket har tillfällig nyttjanderätt, enligt järnvägsplanen för dubbelspårsutbyggnad Ängelholm-Helsingborg (Romares väg), för del av detaljplaneområdet inom fastigheterna Pilen 10 och Ängelholm 3:136. De delar som Trafikverket har tillfällig nyttjanderätt för måste vara tillgängliga för Trafikverket under den tid som den tillfälliga nyttjanderätten gäller. För de ytor som Trafikverket och kommunen har ingått köpeavtal för gäller att kommunen får tillträde efter att den tillfälliga nyttjanderätten löpt ut.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Med avseende på att områden planlagda för parkeringshus, gata, bro och torg till viss del är ett före detta bangårdsområde måste kabelutsättning göras för att säkerställa att här inte ligger el- eller signalkablar som tillhör Trafikverkets järnvägsanläggning. Mer information finns här: <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/anlaggningssteknik/Elkraftsystemet/Kabelanvisning/>. Det behöver också undersökas om det finns dränering/brunnar etc som tillhör järnvägsanläggningen.

Kommentar: Ledningskoll är genomförd och Trafikverket har inte rapporterat att det skulle finnas några kablar eller liknande inom planområdet. Om Trafikverket har eventuell dränering eller brunnar tillhörande sin järnvägsanläggning behöver detta underlag delges kommunen för att kunna undersöka eventuell påverkan. Då Trafikverket inte har något sådant underlag, har kommunen i dialog med Trafikverket landat i att istället skriva ett avtal kring kostnadsfördelning mellan kommunen och Trafikverket om kommunen skulle

påträffa dagvattenledningar, kablar eller dylikt som går ut från Trafikverkets fastighet och som behöver vara i drift.

Planbestämmelse b1 och f4 finns båda angivna för parkeringshusen för delen närmast järnvägen. Dessa båda planbestämmelser förefaller motsäga varandra, då trä möjliggörs som material (f4) på fasad för vilken det anges att den ska utföras med obrännbart ytskikt (b1) (i enlighet med riskutredningen).

Kommentar: Planbestämmelsen har omformulerats och kravet om träfasad har tagits bort.

Med avseende på närhet till järnvägsanläggningen förutsätter Trafikverket att vi blir hörda i bygglov och/eller marklov för åtgärder utmed järnvägen. Med avseende på närheten till järnvägsanläggningen kan Trafikverket komma att behöva bevaka projektering och genomförande av parkeringshus, fördröjningsmagasin etc.

Då detaljplanen förutsätter åtgärder som kräver avtal mellan Trafikverket och kommunen, ska ett avtal som reglerar finansiering och genomförande av dessa åtgärder vara tecknat innan detaljplanen föres till antagande.

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

Kommentar: Synpunkterna noteras.

KOMMUNALA, MELLANKOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

Räddningstjänsten Skåne nordväst, 2021-10-11

Räddningstjänsten har inga synpunkter på planförslaget. Räddningstjänsten anser dock att man bör förtydliga i planbeskrivningen att lägsta flöde ska vara 20 l/s i brandposterna.

Kommentar: Planbeskrivningen kompletteras med ovan skrivning.

Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR), 2021-10-29

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

- NSR vill understryka att det är viktigt med en tydlig plan för avfallshanteringen i ett tidigt skede. Dialog kring olika alternativ bör därför föras innan detaljplanen fastställs. Det bör eftersträvas att utforma alternativ som ger en bra arbetsmiljö, en säker och trevlig boendemiljö samt som gynnar en ökad utsortering och avfallsminimering.
- NSR önskar ett förtydligande kring var renhållningsfordon skulle kunna stanna eftersom det är svårt att utläsa detta från plankartan. Gatorna mellan husen verkar sakna genomfartsmöjlighet och vändplats. Backning med renhållningsfordon ska undvikas. Om sträckan längs Järnvägsgränd utformas enligt bild på s 36 i planbeskrivningen behöver det säkerställas att det finns

plats för renhållningsfordon att stanna. Platsen ska vara i närheten av avfallsutrymmen och om avfallshandlingen utgörs av avfallskärl på hjul ska lämplig dragväg finnas. Dragvägar förutsätter en hårdgjord yta med en bredd på minst 1,2 m utan kanter eller andra hinder, hela vägen fram till renhållningsfordonet. Om dragvägen ändrar riktning ska den vara minst 1,35 m bred. Dragvägen ska även hållas fri från snö och hållas halkfri. Långa dragvägar medför också extra kostnader och bör dessutom undvikas vid nybyggnationer på grund av arbetsmiljöskäl. Se bilaga 2 för ytterligare information kring utformning av vägar m.m.

Kommentar: Synpunkten noteras. En beskrivning av var renhållningsfordonen kan stanna har lagts till i planbeskrivningen. Det kommer att vara möjligt att köra runt det norra kvarteret, samt att Doebelegatan blir en genomfartsgata, vilket bedöms ge goda möjligheter för renhållningsfordonens framkomst utan att behöva vända/ backa.

LEDNINGSÄGARE

Öresundskraft AB, 2021-11-02

Elnät

Den södra nätstationen anser vi, om den behöver flyttas, ska ersättas med en liknande friliggande konstruktion den har idag. I planbeskrivningen framgår att nätstationen ska kunna placeras integrerad i byggnad. Här ställs en hel del krav från oss på hur byggnaden ska utformas med hänsyn till kabeldragning, elektromagnetiska fält och utrymningsvägar. Bl.a. ska utrymme för integrerad station finnas i byggnadens markplan, mot yttervägg med dörrar direkt ut i fria luften. Det krävs tidigt samråd med Öresundskraft i samband med att ritningar för byggnaden tas fram.

Kommentar: Synpunkten noteras och kommunen instämmer i att en eventuell integrerad nätstation kräver samverkan med Öresundskraft.

Fjärrvärme/Fjärrkyla

Ny bebyggelse kan anslutas till fjärrvärmenätet. Kvartersindelningen medför att fjärrvärmeledningar måste flyttas till ny allmän platsmark som skapas.

I dagsläget finns det ledningar i marken inom olika delar av planområdet. Exempelvis finns det omfattande ledningar i Industrigatan som behöver flyttas när marken bebyggs. Alla ledningar ska tas i beaktande vid kommande markarbeten.

Ett U-område med 6 m bredd behövs utefter hela västra kanten av det södra parkeringshuskvarteret för en ny placering av fjärrvärmeledningen till Banskolevägen 11E. Flytt av ledningar ska ske i samråd med Öresundskraft och bekostas av Kommunen.

Kommentar: Ett u-område har införts på plankartan i dialog med Öresundskraft. Då ledningen ska placeras nära Trafikverkets järnvägsanläggning finns det vissa begränsningar i u-områdets utbredning. Anläggande, drift och underhåll av ledningar måste kunna ske från egen fastighet och utan påverkan på tågtrafiken. Schakt mot järnväg får på denna plats inte bedrivas innanför en linje som lutar 1:2 och går som närmast spårmit (på närmsta spår) 4,0 meter i nivå med rälsunderkant.

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Fastighetsägare till Granen 7, 2021-10-08

Innan man ger godkännande till detaljplanen för 3:136 måste man vara klar och ha en godkänd detaljplan för Klippanvägens förlängning, Pytteleden. Den bör även byggas klart innan man påbörjar arbetet med nytt stadshus mm. När man tog beslut om Parallelltrapetsen hänvisade man till att Klippanvägens förlängning skulle byggas och trafiken på Havsbadsvägen och förbi stadsparken inte skulle öka. Snart har hela Parallelltrapetsen bebyggts men ingen väg har byggts eller blivit godkänd. Det har ökat trafiken väldigt mycket då nästan ingen åker buss som bor där! Det har även varit mycket tung byggtrafik. Det är inte OK!

Jag tycker förslaget på 3:136 och Klippanvägens förlängning ser genomtänkt ut, men ni måste göra det i rätt ordning! Vägnätet och broar först och sedan resterande bygge!

Kommentar: Detaljplanen för Klippanvägens förlängning pågår parallellt med det här planarbetet. Den trafik som beräknas alstras från planområdet bedöms dock kunna hanteras inom befintligt vägnät, och därför bedöms inte Klippanvägens förlängning vara avhängig för detaljplanens genomförande.

Fastighetsägare till Pepparrotten 16, 2021-10-12

Förslaget i stort är bra. Och det s.k. Norra och Södra kvarteren är särskilt bra. Ängelholm behöver växa och stationen är ett perfekt område. Kvartersbebyggelse är också trevligt att det byggs. Framförallt skisserna med passager in till innergården, vilket behåller den ytan något mer allmän och gör att det inte riskerar att kännas otryggt. Personlig preferens är att man bygger området i en "nygammal" stil. Dvs traditionella element och material, men med modern planering. Stadshuset får gärna ta inspiration från t.ex. Helsingborgs stadshus eller Frederiksbergs stadshus i Köpenhamn.

Däremot är jag väldigt kritisk mot västra kvarteret. Först citatet under stadsbild på sidan 15: "Parkeringshusen bidrar till en stadsmässig inramning av centrum mot järnvägen". Vilken stadsmässig känsla skulle det ge mer än en amerikansk innerstad à la Atlanta? Parkeringshus upplevs otrevliga (för goda skäl) och oavsett hur de byggs kommer de vara fulare än något bostadshus. Andra citatet är det under gestaltning - västra kvarteret på sidan 19: "För de som reser med tåg kommer parkeringshusens fasader att utgöra en ny entré till Ängelholm". Det låter som en dålig idé. Att dölja staden bakom ett parkeringshus är extremt nedvärderande mot allt vackert staden har byggt i gamla sockerbruket. Dessutom ger det fel intryck av att bilen skulle vara i fokus i staden. Däremot stämmer det rätt bra med förslaget. Att skapa så många parkeringsplatser på en så central plats är extremt onödigt när inte ens den nuvarande parkeringen blir fylld. Dessutom är det som att be om mer bilism. Att tro att fler folk kommer ta tåget genom att göra det lättare att åka bil är helt fel. Om kommunen väljer att göra det tillsammans med det opopulära förslaget att riva pyttebron och göra om det till en genomfartsled (för vem behöver grönytor när man kan köra överallt?) så är det helt rätt att bygga parkeringshus som entrén. För då erkänner man att bilen står i fokus, inte folk. Därför hade jag föredragit att man minskar på antalet parkeringshus till 1 och använder den andra platsen till

lite precis vad som helst. Bostadshus, park, kontor, spelar ingen roll. Cykelparkering med en till över/undergång till spåret/vidare till skogen hade kunnat vara trevligt. För inspiration till de som planerar, kolla på valfri liten stad i Nederländerna. Förslagsvis hur Gouda har planerat sin P+R.

Kommentar: Anledningen till parkeringshusens placering intill järnvägen är att det är begränsat vad som är lämpligt att bygga så nära spåren på grund av de risker som medföljer (urspårning, brand, farligt gods mm). Marken kan således inte användas till något som är för personintensivt. Grundtanken med att placera parkeringshusen här är att de kommer att fungera som avskärmning mot den bullrande järnvägen och bidra en tystare miljö i Stationsområdet. Genom att ordna parkeringen i gemensamma parkeringshus kan även möjligheterna för samutnyttjande av boende-, verksamhets- och pendlarparkering förbättras. En parkeringsnorm har tagits fram för Stationsområdet som är lägre än för kommunen generellt, i syfte att hålla nere bilanvändandet. Att behöva promenera bort till ett parkeringshus för att hämta bilen ses även som mindre attraktivt än att ha privat parkering direkt i bostadens källargarage, vilket kan bidra till ett minskar bilinnehav. Ambitionen är parkeringshusen ska gestaltas med omsorg och plocka upp element från den befintliga kulturmiljön. Därför finns det en utformningsbestämmelse som reglerar att parkeringshusens fasad ska ges ett varierat uttryck och ha märkbar fasadgrönska, samt att minst 25 % av den totala fasadytan ska utformas med tegel.

Sen för gatorna som är markerade som "lokalgata" på sidan 24 får man gärna ta lite inspiration från "Autoluw" gator i Nederländerna, med gator i tegel, mycket växtlighet och allmänt en plats man vill vara på, inte bara passera. Sen för skissen på sidan 23 hade man gärna kunnat separera cykelbanan lite mer från gångbanan (kanske sänka ner den lite?) och ha lite bredare än 2 meter gångbanor.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Detaljfrågor kring gatornas gestaltning är inte en fråga för detaljplanen. I detaljplanen har dock gatorna gjorts tillräckligt breda för att inrymma de kvaliteter som anses vara viktiga för att skapa ett funktionellt och trevligt gaturum, så som separat gång- och cykelväg samt plats för trädplantering och växtbäddar.

Boende på Sockerbruksgatan 12D, 2021-10-22

1: I plan och bygglagen om hälsa, säkerhet och risker står följande: "Dagens samhällsplanering har ofta fokus på att förtäta befintlig bebyggelse, att omvandla tidigare verksamhetsområden till bostadsområden, och att blanda bostäder, service och verksamheter så att de ligger nära varandra. Detta innebär vissa fördelar, bland annat kan en levande stadsmiljö skapas, och redan ianspråktagen mark kan användas effektivt, men det kan också innebära att människor utsätts för ökade risker när det gäller hälsa och säkerhet.

Enligt PBL ska bebyggelse och byggnadsverk lokaliseras till mark som är lämpad för ändamålet. Hänsyn ska bland annat tas till människors hälsa, säkerhet, och till risken för olyckor, översvämning och erosion. Syftet med den här vägledningen är att ge stöd vid planläggning och byggande enligt PBL, i områden där någon av dessa risker kan förekomma." En rapport beträffande hälsoeffekterna på människor vid ett uppförande av en byggnad i den storleken med en närhet av 12-15 meter och minskning av ljusinsläpp till följd saknas.

2: Solstudien som presenteras är undermålig och svår att tyda då inte hela området är presenterat. Om man använder sig av 3D modellens solsimulering ser man att Sockerbruksgatan 12 som angränsar mot Järnvägsgatan hamnar i skugga i princip hela dagen och kvällen.

3: Uppförande av en byggnad i den storleken kräver att plats finnes och med tanke på att det endast är tänkt att avståndet till Sockerbruksgatan 12 är 12-15 meter och dessutom en byggtid på minst 3 år. Hälsoeffekterna på befintliga hyresgäster som består av övervägande äldre människor kommer att bli stora.

Kommentar: Detaljplanen bedöms ha tagit hänsyn till människors hälsa och säkerhet, till risken för olyckor, översvämning och erosion i tillräckligt stor utsträckning. Planförslaget bedöms till viss del förbättra miljön kring stationen då Järnvägsgatans förlängning kommer att flytta en bullerkälla som annars ligger intill bostadsbebyggelse. Nya parkeringsbus och stadshus kommer dessutom att fungera som ytterliga avskärmning mot buller från järnvägen och nya Järnvägsgatan, vilket kan bidra till en tystare miljö i Stationsområdet. Området har idag problem med markföroreningar, vilket kommer att åtgärdas till följd av detaljplanen. Minskat solljus är tyvärr ofta en konsekvens vid förtätning. För delar av bostadsbebyggelsen i öst kommer det att innebära minskat solljus under eftermiddagen/kväll delar av året. I detta fall kan ny byggnad som närmst uppföras 16-17 meter från befintligt bostadshus, vilket bedöms vara ett acceptabelt avstånd. Närmast befintliga bostäder tillåts dessutom en lägre höjd på bebyggelsen i syfte att minska dess intryck och påverkan. Solstudierna som redovisas i underlaget bedöms vara tillräckligt utförliga för att illustrera hur planförslaget kan påverka ljusförhållandena.

Boende på Sockerbruksgatan 12C, 2021-10-24

Här kommer synpunkter kring byggandet av det nya Stadshuset.

Vi behöver ett nytt Stadshus - ingen tvekan om saken. Men placeringen av det på Bahnhofs parkering är helt fel! Förslagen om att det nya Stadshuset ska rymma teaterscen, lokaler till föreningslivet Kulturskolan - hur ska allt rymmas på denna lilla plats? Huset ska ju även rymma anställda och besökare till Stadshuset.

Kommentar: Stadshusets innehåll är ännu inte bestämt och regleras heller inte i detalj i denna detaljplan.

Huset kommer ju att få byggas på höjden med x antal våningar. Som boende i fastigheten Betvägen 4 känns det inte roligt att få en så stor byggnad precis utanför fönstret. Vi kommer inte att få någon utsikt. Solljuset kommer att minska drastiskt enligt sol studierna. Anställda och besökare i Stadshuset kommer att ha full insyn i vår lägenhet, vilket innebär att vi kommer att få ha neddragna persienner dygnet runt för att kunna få lite privatliv. Vi kommer inte få något solljus överhuvudtaget i vår lägenhet. Sommartid kommer vi inte att kunna sitta på vår balkong och njuta utan att känna oss iakttagna. Stadshuset kommer att bli inklämt mellan Betvägen 4 och den nya vägen som planeras, och det kommer att bli oerhört trångt. Tänk om och gör rätt!

Kommentar: Minskat solljus är tyvärr ofta en konsekvens vid förtätning. För delar av bostadsbebyggelsen i öst kommer det att innebära minskat solljus under eftermiddagen delar av året. I detta fall kan ny byggnad som närmst uppföras 16-17 meter från befintligt

bostadshus, vilket bedöms vara ett acceptabelt avstånd. Det gröna stråk med trädrad mellan Saffstationen 4 och planerad ny bebyggelse bevaras i detaljplanen genom att planläggas som parkmark. Närmast befintliga bostäder tillåts dessutom en lägre höjd på bebyggelsen i syfte att minska dess intryck och påverkan.

Vår nuvarande fasad med liv i kommer helt att "försvinna" bakom detta stora bygge. Kommunen vill inte ha ner bilar i stan, men ändå ska det byggas 2700 nya lägenheter och ett nytt Stadshus vid Stationsområdet. Förstår inte varför det måste byggas så många nya bostäder i detta område när man inte vill ha ner trafiken i centrum. Var ska alla parkera? Parkeringshusen lär inte räcka till. Klippanvägens förlängning kommer inte att klara all trafik som ska till Stationsområdet, ex. anställda i kommunen, besökare till Stadshuset, transporter till och från de butiker som planeras finnas här nere.

Kommentar: Trafikutredningar är gjorda både för Stationsområdet, Klippanvägens förlängning och för denna detaljplan som visar att kapaciteten på vägnätet är tillräcklig för uppskattade trafikmängder. Fördelarna med att förtäta centralt och nära välutbyggt kollektivtrafik är även att bilinnehavet kan hållas nere. Parkeringen bedöms kunna rymmas i planerade parkeringshus. I parkeringsstrategin för Stationsområdet finns även incitament för att reducera antalet parkeringsplatser.

Vi känner oss borttvingade från vår lägenhet som vi har bott i över 10 år och trivs i. Anledningen till att vi bor här är den fria sikten över järnvägsområdet och skogen. Vårt förslag är att flytta Stadshuset till den platsen där gamla Intraprenad tidigare låg på. Där kan man bygga både på höjden och bredden och få det som vi Ängelholmare behöver i vårt Stadshus. Tänk en gång till och planera för ytorna kring Stadshuset. Vi behöver mer grönområde i staden, vilket politikerna noga framhåller. Gör då inte tvärt om! Ängelholm är trots allt ingen storstad och vi tror inte att besökare vill uppleva den som sådan! Tack för ordet! Hoppas att ni tänker till.

Kommentar: Tyvärr innebär förtätning ibland att befintlig bebyggelse exempelvis får skymd sikt och minskat solljus. Konsekvenserna bedöms dock inte vara så stora att ny bebyggelse inte skulle vara lämpligt. Marken bedöms vara för värdefull ur ett förtätningssperspektiv för att ha kvar som markparkering. Detaljplanen kommer sannolikt även att föra med sig positiva aspekter i området, som exempelvis minskade bullernivåer och ökat inslag av grönska i gaturummen på bostadskvarterens innergårdar.

Boende på Sockerbruksgatan 13B, 2021-10-31

Det finns mycket att säga om planen. Planen är omfattande med olika ägarförhållande i området och med stora förändringar i vägnät, flytt av busstorg, flytt av parkering vid stationen, flytt av gångtunnel och ett nytt kontorskomplex (stadshuset) på stationsområdet. Att bussarna måste flytta till ett betydligt mindre område för att allt detta skall bli möjligt är mycket dåligt. På det nya bussområdet ska resenärer från framförallt centrum och söder trängas med bussarna och de kommer antagligen med cykel, bil, andra transportmedel eller till fots. Här behövs istället för bussar cykelparkering av- och påsläpp platser, och korttidsparkeringar. Planerade parkeringshus ligger längst bort från stationen i norra området med stadshuset och den nya breda Järnvägsgatan som barriärer.

Vid nuvarande busstorg kommer spår 1 (som nu förstärks och förlängs) att finnas kvar så hur mönstret för resenärerna ser ut är i dagsläget inte klarlagt. Trångt kommer det att bli vid entrén till mittperrongen då många resenärer både från norr och söder ska använda den.

Kommentar: Synpunkten noteras. Det stämmer att det pågår mycket i Stationsområdet och det är flera detaljplaner som tas fram parallellt. Befintligt busstorg är överdimensionerat. Flytt till nytt läge har utretts och områdets storlek bedöms vara tillräckligt. Det finns inga planer på att flytta gångtunneln, utan den ska breddas, men med samma placering som idag. Dessa frågor är dock inte något som berörs i den här detaljplanen, utan områdena planläggs i detaljplanen Ängelholm 3:49 m.fl.

Stationsområdet från 1800-talet är en kulturhistorisk sammanhängande miljö vilket också påpekas i planen. Detta tas det marginell hänsyn till och någon bevarande plan efterlyses. Att förlägga en bred bilväg här och ett högt modernt kontorskomplex förstör områdets karaktär för all framtid. Kontorshuset upptill 7-8 våningar kommer att ligga framför ett lägre bostadshus som hamnar i dess skugga. Dåligt för de boende där.

Kommentar: Det går redan idag en bred bilväg längs med Stationshuset, och en förlängning av vägen bedöms inte påverka kulturmiljön. Området kring stationen har omvandlats i omgångar och stora delar har kompletterats med ny bebyggelse under 2000-talet, så som Vågmästaren 1 och 2 där flerbostadshus i 9 våningar har uppförts och Saftstationen 4 där flerbostadshus i 3-5 våningar det har uppförts. Att ytterligare komplettera med ny bebyggelse ses som ett naturligt nästa steg för områdets utveckling.

I området för det planerade stadshuset finns en trädplantering med ett 25- tal träd som måste bort och även i bilvägens förlängning finns träd och grönområden. MILJÖFÖRSTÖRING då de äldre områdena med träd och skog behövs för människors hälsa och för den biologiska mångfalden. Här har kommunen ett mycket större miljöansvar än att överlåta till byggherren att bygga fristående komplementbyggnader som miljöhus.

Kommentar: Den trädrad som finns vid det planerade stadshuset är biotopskyddad och bevaras i detaljplanen genom att planläggas som parkmark. Däremot kommer 3 träd i allen att behöva fällas för att få till önskad gatustruktur i området, men dessa kommer att ersättas med lika många nya. I övrigt finns det träd på befintlig grusparkering som behöver tas bort, men en del av dessa kan förhoppningsvis flyttas till andra platser inom området. Idag har Stationsområdet mycket hårdgjorda ytor och industrigator, och ambitionen är skapa grönare gaturum med växtbäddar och trädplanteringar, gröna innergårdar i de nya bostadskvarteren, samt en ny stadsdelspark i mitten av området.

Biltrafiken kommer att öka med nya vägar och ökade koldioxidutsläpp. Alternativ finns till annan vägdragning eller att använda befintligt vägnät, Att förlägga stadshuset på stationsområdet ökar också bilanvändandet. Annan kommunalmark finns inom området eller på annan plats för ett stadshus. Den digitala utvecklingen och pandemin visar också på att vi fått nya arbetssätt och många av kommunens tjänster söks på nätet. Nya alternativ för vägdragning och stadshusets placering borde diskuteras igen. Kostnadsaspekten miljö- och klimat påverkan, människors hälsa är stora frågor som kommunen har att rätta sig efter i all form av planering.

Kommentar: Genom att förlänga Järnväggsgatan och förlägga den utmed spåren kan marken nyttas med yteffektivt i Stationsområdet, plus att bullerkällan samlas på en sida, vilket kan avskärmas av nytt stadshus och skapa en bättre ljudmiljö för boende i Stationsområdet. En omvandling av Stationsområdet kommer att leda till ökad biltrafik. Samtidigt ligger området kollektivtrafikenära vilket skapar goda förutsättningar för ett lågt bilinnehav. Det finns även en beslutad bilparkeringsnorm för Stationsområdet som är lägre än i övriga delar av kommunen. Marken där nytt stadshus planeras bedöms vara för värdefull ur ett förtätningsperspektiv för att ha kvar som markparkerings (centralt belägen samt nära stationen/ kollektivtrafik). Ur ett klimatperspektiv är det generellt övervägande positivt med förtätning då ingen jordbruks-, skogs eller naturmark behöver ianspråktagas.

Boende på Sockerbruksgatan 13C, 2021-11-01

Planen för stadshuset omfattar stora delar av busstorget som då måste flyttas söder om stationshuset. Området som där avsätts för bussar är för litet då där skall rymma många flera resenärer än de som åker kollektivt. Kostnaderna för denna flytt är inte utredda och blir förmodligen höga plus all denna olägenhet det medför. Spår 1 kommer att vara kvar för resenärer och den ligger i direkt anslutning till de nuvarande busshållplatserna.

Kommentar: Dagens busstorg är överdimensionerat, och utredningar samt förprojektering har gjorts utifrån en ökad trafikprognos för att säkerställa att ytan för föreslaget nytt busstorg är tillräckligt stor. Detta är dock inte en fråga för den här detaljplanen, utan behandlas i detaljplanen för Ängelholm 3:49 m.fl.

Stadshuset behöver inte placeras på stationsområdet. Det medför ökad biltrafik i området där då oskyddade trafikanter utsättes för olika trafikfaror i onödan. Resande kan oftast ha bråttom och ser sig inte alltid för och bilister kör ibland fortare än tillåten hastighet. Järnväggsgatans nya utbyggnad som blir stor och bred påverkar alla runtomkring boende. Då sådana vägar påverkar bilarnas hastighet negativt.

Kommentar: Nya gator kommer att utformas med separata gång- och cykelvägar i syfte att öka trafiksäkerheten för gående och cyklande.

Stadshuset kommer inte att smälta in i den gamla miljön vid stationen. Miljön är kulturmärkta eller behöver göras så. Dessutom behövs träd fällas vilket påverkar miljö och hälsa negativt.

Kommentar: Värdefull bebyggelse gäller framförallt den sammanhållande järnvägsmiljön från 1800-talets slut med station. Denna bebyggelse ligger dock inte i direkt anslutning till planområdet och bedöms inte påverkas betydande av föreslagen ny bebyggelse. Miljön kring stationen har dessutom redan moderniserats då den har kompletterats med ny, hög och modernare bebyggelse under 2000-talet.

Ambitionen är att spara så mycket träd och grönska som möjligt, men en del träd kommer tyvärr att behöva fällas. Trädraden med oxlar bevaras i detaljplanen, och det finns planer på att plantera en hel del nya träd och att förstärka de gröna kopplingarna i området. Nya Järnväggsgatan kommer exempelvis att ha växtbäddar/ träd i gaturummet. En ny stadsdelspark planeras även i området.

Byggplanerna är för nya höga höghus blir ett alldeles för kompakt boende och öppnare fria gröna ytor behövs. Samtidigt som där inte finns planer för förskolor/skolor. Det behöver finnas med i planen.

Kommentar: Synpunkten noteras. Det kommer sannolikt att finnas ett behov av en skola centralt i Ängelholm inom överskådlig tid, varav Stationsområdet är en möjlig lokalisering. Lokaliseringen av en ny skola är dock inte bestämd, och behovet av skol- och förskoleplatser till följd av aktuell detaljplan bedöms kunna rymmas inom befintliga skolor.

Ge-Hand, 2021-11-01

Planens utbredning över busstorget är en katastrof. Bussarna behöver den plats som finns i närheten av järnvägsspåren. Även om nya spår tillkommer läggs inte det nuvarande spår 1 ner. Flyttar bussarna till mittenplattformen kan det bli kaos där. Bussarna kan hindra cyklisterna, bilister och andra som behöver platsen vid mitten övergången. Tanken bakom denna placering är svår att förstå då området är litet till ytan. Flytten medför stora kostnader som kan sparas. Även gångtunnel till Järnvägsmuseet/Kronoskogen (som nu stängs) påverkas av planen och ny övergång är inte med i planen utan skall eventuellt komma senare.

Kommentar: Utredningar och förprojektering har gjorts utifrån en ökad trafikprognos för att säkerställa att ytan på föreslaget nytt busstorg är tillräckligt stor. Att jämföra med befintligt busstorg ger inte en korrekt bild då detta är överdimensionerat. Befintlig gångtunnel kommer inte att stängas utan breddas för att förbättra för gång- och cykeltrafikanter att ta sig under spåren. Dessa frågor berör dock inte den här detaljplanen, utan behandlas i detaljplanen för Ängelholm 3:49 m.fl. Den här detaljplanen möjliggör för en bro/plattformsförbindelse över spåren för att minska barriärskänslan och skapa bättre koppling till Kronoskogen och havet.

Kopplingen mellan hav och stad uppfylles inte i planen. Stadshuset placering är ogenomtänkt och är malplacerat i en stationsmiljö med flera kulturbyggnader närmast. Även ny vägsträckning Järnvägsgatan kan dras på annat sätt än att inkräkta på denna unika miljö. Kontorshöghuset påverkar de boende närmast med ökad psykisk ohälsa som följd. Digitaliseringen medför mindre kontakt med tjänstemän som nu även kan arbeta hemifrån.

Kommentar: Detaljplanen möjliggör för en framtida ny bro/plattformsförbindelse över spåren, vilket kan stärka kopplingen till Kronoskogen och havet. Det finns redan idag en gata, Industrigatan, som går längs med Stationshuset. Att förlänga denna gata bedöms inte ha någon negativ påverkan på omkringsliggande miljö. Miljön utgörs av markparkering och inbägnat gammalt spårområde, vilken inte bedöms vara unik eller särskilt bevarandevärd. Delar av Stationsområdet och Järnvägsparken har under 2000-talet utvecklats med moderna och höga flerbostadshus (t.ex. Saftstationen 4 och Vågmästaren 1 och 2). Att ytterligare komplettera med ny bebyggelse ses som ett naturligt nästa steg för områdets utveckling.

Det gamla stadshuset är en unik fin byggnad som är väl värd att vårda och reparera för de kostnader som detta nya stadshus kommer att kosta och med alla vägprojekt som följd av denna placering. Det gamla stadshuset är lättillgängligt och ökar inte antalet bilar om det finge vara kvar på dess nuvarande plats. Där finns också bra parkeringsmöjligheter.

Kommentar: Olika utredningar visar att problemen med nuvarande stadshus är så omfattande att det inte är ekonomiskt försvarbart att rusta upp och bygga till för att fortsatt användas som stadshus. Nytt stadshus bedöms inte öka antalet bilar jämfört med idag, tvärtom finns förväntningen att ett stations- och kollektivtrafiknära och centralt läge kan minska andelen anställda som kör bil till jobbet. Parkeringsmöjligheter kommer att finnas i planerade parkeringshus.

Ängelholm har inte så stora trafikproblem i stan och det är ingen lösning att öka bilismen genom att bygga nya breda gator nära bostadsområden så som det beskrivs i planen. En plan för miljön och klimatet efterlyses. Ett stort nytt bostadsområde med många höghus (ett getto) påverkar människors hälsa. I detta avseende har kommunen ett mycket större ansvar än att byggentreprenören skall bygga miljöanpassat. Förskola/skolor större eller befintliga grönområden måste finnas och bevaras när så stora områden skall bebyggas. Låt idyllen i stan få va kvar.

Kommentar: Genom att förlänga Järnvägsgatan och förlägga den utmed spåren kan marken nyttas med yteffektivt i Stationsområdet. Detta gör även att bullerkällan samlas på en sida, vilket kan avskärmats av nytt stadshus och parkeringshus och därmed skapa en bättre ljudmiljö för boende i Stationsområdet. En omvandling av Stationsområdet medför att gatunätet behöver anpassas och omgestaltas till kvartersgator och bli mer trafiksäkra genom exempelvis separata gång- och cykelbanor. Planförslaget ianspråkar inte några grönområden, utan berör huvudsakligen gammalt inbägnat spår område och en grusad markparkering. Ambitionen är att få in mer träd i gaturummen och förstärka de gröna kopplingarna i området. Detaljplanen gör en bedömning av planförslagets påverkan på klimatet och miljön, och den påverkan bedöms vara acceptabel och inte föranleda några ytterligare åtgärder än det som detaljplanen reglerar.

Fastighetsägare till Banmästaren 1, 2021-11-01

Under hösten 2021 har vi blivit kontaktade av mark och exploateringsenheten för att göra ett markbyte med kommunen som berör ovan nämnda markområde (bild bifogad till yttrandet). Kommunens målsättning var att vägen skulle vara rak längs tomtgränsen och för att möjliggöra detta skulle kommunen byta mark med oss. Vi var positiva till att medverka till ett sådant markbyte men efter förhandlingar där vi i stort sett var överens, drog kommunen plötsligt tillbaka sitt erbjudande då man inte ville stå för de kostnader som markarbetet på Banmästaren 1 skulle innebära. Kommunen ansåg att man kunde genomföra vägsträckningen utan markbyte. Det framgår inte av underlaget vad som ska ske med den ”triangel” som uppstår vid Banmästaren 1 i nordvästra hörnet. Här finns en oklarhet som vi vill ha vidare information om.

Kommentar: Den mark ni hänvisar till i yttrandet ingår inte i planområdet och berörs inte av planförslaget. Det är därför inte en fråga för den här detaljplanen. Rekommendationen är att kontakta mark- och exploateringsenheten för vidare information och dialog.

Boende på Tegelbruksgatan 8A, 2021-11-02

Jag kan icke godkänna stadshusets placering på fastigheten 3:136 rn fl i Ängelholm. Däremot finns alternativa placeringar att bygga nytt eller komplettera befintliga byggnader som ger fördelar av miljövinster.

Jag rangordnar alternativen enligt följande;
 Till den stora visionen Ni redovisar digitala stories och i takt med en befolkningsökning ökar behovet av värme, ladd-stolpar och hushållsel. Vi är ju överens om att transporten står för 30 % av utsläppen i Sverige och i Ängelholm. Netto Noll Utsläppen av växthusgaser skall vara i mål 2045 och mycket viktigt är att det klimatpolitiska arbetet i Ängelholm och dess Vision skall ske på vetenskaplig grund. En fråga i anslutning till Ängelholms klimat; Klimat säkrar Ängelholm sin stadskärna? Det behövs mer och bredare åtgärder, sommarens regnkaos i Gävle är bevis för detta.

Kommentar: Synpunkten noteras. En skyfallsutredning är genomförd för hela Stationsområdet. Gatorna i området höjdsätts för att leda bort vattnet till Rönne å vid stora regn. Ny bebyggelse behöver även byggas med en högre nivå för färdigt golv, vilket minskar risken för att byggnaderna kommer till skada vid eventuellt stående vatten på gatan.

Bygg stadshuset på Tekniska kontorets gamla plats/Batterifabrikens parkering istället där ni kan VÄXA och få plats med ytterligare verksamheter/ bostäder/ skola ovanpå eller bredvid. Där är bl.a. redan vatten och avlopp indraget och många invånare känner till området sedan innan. Vi sparar då på våra gemensamma resurser. Om det nu måste byggas i järnvägsområdet så borde det vara små och billiga och helst hyreslägenheter, så att det kommer många åldersgrupper till gagn tex studenter, ensamstående och pensionärer. Då nyttjas marken ALLA dygnets timmar.

Det är alldeles för liten plats till ett stadshus framför de gamla befintliga bostäderna (4-5 vån) i järnvägsområdet. De boendes utsikt och ljus/sol-intag blir då obefintlig. Varför irritera och bråka, få oss upprörda samt må psykiskt dåligt. Vår glädje och LIVSKVALITET blir mycket sämre. Ni kan istället planera och bygga på andra ställen i kommunen där folk inte bor eller inte berörs i samma stora utsträckning. Det kommer bli trångt och tråkigt och inte passa in. Risk för tillhåll och skadegörelse och nedskräpning. Inte sagt att en del ytor kan förskönas och nyttjas på ett mer hållbart sett ur bl.a. miljösynpunkt.

Kommentar: Tyvärr innebär förtätning ibland att befintlig bebyggelse exempelvis får skymd sikt och minskat solljus. Konsekvenserna bedöms dock inte vara så stora att ny bebyggelse inte skulle vara lämpligt. Marken bedöms vara för värdefull ur ett förtätningssperspektiv för att ha kvar som markparkering. Genom att omvandla ett eftersatt centralt område ser man snarare att risk för skadegörelse och nedskräpning kommer att minska. Mer folk kommer att vistas i området under fler av dygnets timmar.

Viktigt och göra stadsmiljön dräglig, bevara och värna om grönskan samt grönområdena. Det finns ingen anledning och reducera grönområdenas yta mer i Järnvägsparken. Här finns ett omfattande trädbestånd och en stor artrikedom som har ekologiska värden. Träden MÅSTE bevaras då de upptar mycket koldioxid och bidrar till ett rikt fågelliv och är viktiga för klimatet och en hållbar miljö och främjar livskvalitet och god hälsa. Kattegattleden som ringlar genom Järnvägsparken utmed Rönneå är en mycket UPPSKATTAD OCH POPULÄR OCH INTERNATIONELL vandrings/cykelled. Den

främjar även föreningslivet och lusten och behovet att motionera och röra på sig.

Kommentar: Den här detaljplanen berör inte Järnvägsparken. Ambitionen är att spara så mycket av träden som möjligt inom planområdet, samt förstärka befintliga gröna kopplingar. Exempelvis bevaras trädraden med oxlar genom att planläggas som parkmark.

Det BÄSTA vore ändå och spara det som går av det gamla stadshuset och bygga nytt på höjden (populärt här i stan) på den befintliga platsen (diagonalt mot brandstationen) alt mittöver i Tegelbruksparken alt på Åsboskolans tomt och gör tex Kulturskola och alt parkering och alt parkområde där stadshuset är nu. Fler alternativ vart stadshuset skulle kunna flyttas till är vid Midgården/ Lidl/ Brännborns där ni redan har lokaler. Det finns redan bra pendlingsmöjligheter med div bussar (gröna och gula) som passerar Kungsgårdsleden flera gånger i timmen. Samt till motorvägen E6 & E4 och till Ängelholm & Helsingborgs flygplats.

Kommentar: Synpunkten noteras. En förstudie har tagits fram för att utreda möjligheterna för befintligt stadshus. Studien visar att befintligt stadshus är i så pass dåligt skick att det blir mycket kostsamt och svårt konstruktionsmässigt att behålla som stadshus. Slutsatsen var bland annat att en ombyggnation av nuvarande stadshus är så omfattande att kostnaden per kvadratmeter närmar sig priset för en nybyggnation, och samtidigt uppnår man kanske inte samma fullgoda standard som vid nybyggnation. En förstudie har även utförts kring lokalisering och kostandssanalys av ett nytt stadshus. Studien kom fram till att Stationsområdet är det bästa läget för ett nytt stadshus.

Om en järnvägsstation (RÖGLE skulle den ju kunna döpas till) byggs söder om Ängelholm så kan ni ha stadshuset där. Perfekt och nära (för anställda och kommande anställda) oavsett om ni kommer med bil eller tåg. En järnvägsstation söder om Ängelholm, precis som vi har en järnvägsstation norr om Ängelholm vid Barkåkra, så minskar vi trafikbelastningen i centrum och tänker på vår MILJÖ. Grönvithållbarhet. Supportrar, anställda, spelare och besökare till t ex ishockey, fotboll, friidrott och paddel kan ta sig till div utomhus och inomhus arenor. Boende som t ex bor på Frid hem, Kulltorp och Södra Utmarken får bra pendlingsmöjligheter. Besökare, turister och vi kommuninvånare får också närmare till den södra delen av Ängelholm vad gäller skog, strand och hav.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Kommunen både SKRIVER och SÄGER att de vill minska trafiken i centrum. Vi kommer åka mer tåg och kollektivt i framtiden det är bra ur miljösynpunkt. Det är bra med lite fria, gröna ytor och bevara öppenheten samt välkommandet i järnvägsområdet för oss och kommande generationer. Det verkar hel TOKIGT och ej genomtänkt att flytta hela "buss-området" ca 50-100 meter söderut till en alldeles för LITEN yta BARA FÖR ATT FÅ PLATS med ett stadshus som lika gärna kan byggas ett par hundra meter längre norrut ... de resurserna/pengarna kan vi lägga på annat tex äldre och yngre i samhället. På den ytan söder om järnvägsstationen (där det nu är p-plaster) kan ju eventuellt ett litet resecentrum som "visar vägen" till centrum och ett cykelgarage byggas om inte järnvägsstationshuset kan nyttjas. Bra med div p-

hus längs med spåren norrut för tex boende, besökare, pendlare, Campus elever och Friskis & Svettis folk. Bahnhof's parkering kan bli en FÖRLÄNGNING av Järnvägsparken med t.ex. ute-väntplatser, lekplats, utegym, hundrastgård och food trucks.

Järnvägsområdet kräver sina ytor med bl.a. hållplatser för de gröna bussarna, de gula bussarna, för ersättningsbussarna samt handikapp p-platser, hämta upp & släppa av platser, taxi platser, färdtjänst, bärgare, utryckningsfordon, pumpa däckmöjligheter, cykelplatser, el-cykel platser, Pyttetåget och att gående samt cyklisterna har en SÄKER, LUGN och TRYGG miljö att vistas i. Perrongerna kommer ju finnas kvar, om man sedan går till vänster eller höger om stationsbyggnaden gör ingen skillnad. "Samlar ihop kollektivtrafiken" skriver ni på facebook, låter INTE bra. Detta blir till en mycket mindre yta totalt. ALLT ovan som tidigare nämnts behövs och är nödvändigt. Trafiken kommer tyvärr att öka med ca 30% genom centrum enligt era beräkningar om stadshuset byggs i järnvägsområdet. Stor risk för OLYCKSTILLBUD. Tänk om och tänk på oss invånare samt besökarnas framkomlighet, trygghet och säkerhet. En negativ konsekvens kan bli försämrad punktlighet och kan leda till att färre vill åka kollektivt. Om man är man ledig en vardag är det oväsen, bankande och mycket tung trafik som passerar järnvägsområdet dygnet runt. Jag och många med mig tycker ärligt talat synd om daglediga och pensionärer, som många år fått och får stå ut med detta och kommer även få göra ett antal år framöver.

Kommentar: Synpunkten noteras. 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 nödvändigt. Frågan behandlas dock inte i den här detaljplanen, utan i detaljplanen för Ängelholm 3:49 m.fl. Att trafiken skulle öka med 30% genom centrum om stadshuset byggs i järnvägsområdet stämmer inte. Stadshuset beräknas kunna alstra upp till cirka 600 fordon per dygn, som fördelas ut på vägnätet. Man kan anta att cirka hälften av fordonen (300) kör in mot centrum. På Nybron idag är trafikflödet cirka 8000 fordon per dygn. Detta innebär en ökning om mindre än 4 %. Dessutom ligger nuvarande stadsbus centralt och bidrar redan idag med trafik i centrum. Att flytta stadshuset närmre god kollektivtrafik förväntas kunna minska antal bilresor och därmed även minska trafiken i centrum.

Det kommer bli ännu VÄRRE om ev. Klippanvägens förlängning och kommunhuset med alla sina verksamheter med många anställda och besökare till kommunhuset också ska köra igenom stan. Kommunen säger och skriver i ALLA sina inlägg att de vill minska trafiken i och genom stan. Jag/vi får inte ihop den ekvationen.

Förslag på en "RUNDLED"

Ett alternativ skulle kunna vara, kommer ner för Varvsvägen vid Luntertun och vidare ner till hamnen, svänger vänster, bygga en bilbro bredvid befintlig gång/cykelbro och sedan svänga höger direkt efter Rönneå och komma ut vid f.d. Covid-19 parkeringen/Klitterhus, och vidare till Råbocka och Figgesrondell, Järnvägsmuseet, Sibirien, BMX banan och Kulltorp. Det är ju ingen autostrada utan högst 20/30 km på vägarna i Havsbaden och runt Kronoskogen och ner till Sibirien. Denna "rund led" finns ju redan, behöver då EJ göra någon åverkan i Nybroskogen vid reningsverket och rodd klubben. Det är ju BRA att man har något alternativ och inte bara är emot allt och alla,

utan har lite förslag och tankar. Från andra vinklar från oss som bor i och passerar järnvägsområdet i Ängelholm.

Stadens livsnödvändiga gröna puls/stråk över Rönneå för gående och cyklister, för att sedan kunna 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 bl.a. av barn i alla åldrar (förskola/skola) rastning av husdjur, ta sig till och från jobbet, handla om man inte har bil, besöka bl.a. Hembygdsparken, UpZone, Tullakrok och Rebbelberga med mera, 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, 'Ängelholmspaketet' behövs inte.

Politikerna måste ha fått storhetsvansinne, det finns inga bilköer i Ängelholm, det finns inget behov av nya bilvägar ut till havet. Ängelholm är en småstad som fått hybris. Jag hävdar att den trafik som går genom staden är högst måttlig. Snart är dessutom både Parallelltrapetsen och Scantomten färdigbyggda, då försvinner den tunga byggtrafiken. Politikerna kallar det att bygga för framtiden. Då tänker de alltså automatiskt på fler bilar och vägar. När större städer tänker på framtiden är det tvärtom: fler gång- och cykelvägar, utbyggd kollektivtrafik, bilpooler i nya bostadsområden, spårvägar, solceller på taken på alla nybyggda hus och så vidare.

Det finns mycket man kan göra för att tillgängliggöra alla delar av stan för både Ängelholmare och turister. Men det är helt galet att riva och förstöra när det absolut inte behövs. Tänk den tanken en liten, liten stund:

Behövs verkligen den nya bilvägen ?

Har vi verkligen så mycket trafik i Ängelholm ? Var är köerna ?

Är det modern framtidsutveckling att satsa många miljoner på att trafiken ska öka ? Är det hållbart ?

Jag hoppas alla politiker vet att folk numera inte tittar på skyltar när de ska någonstans utan de följer sin gps. Ingen som kommer söderifrån kommer att välja "Ängelholmspaketet", de kommer att välja den snabbaste vägen. Enligt någon utredning är det 60 procent av bilisterna som kommer söderifrån.

Varför tror ni att MÅNGA vill bo och besöka och turista och flytta sina företag / verksamheter till Ängelholm? Jo det är för att Ängelholm är en idyll, en liten stad som inte behöver/kräver en storstadspuls som många andra orter har. Vi GILLAR/ÄLSKAR grönskan, öppenheten, välkommandet, lugnet, friheten, småstadsideyllen, atmosfären, skogen, naturen, hamnen, stranden, havet och alla GÅNG & CYKELSTRÅK inklusive Pyttebron.

Ja listan kan göras lång.. **FÖRSTÖR INTE DETTA FÖR OSS OCH KOMMANDE GENERATIONER I ÄNGELHOLM.**

Kommentar: Synpunkten noteras.

STÄLLNINGSTAGANDE

Planhandlingarna kompletteras vad gäller:

- Bestämmelserna f_3 och f_4 har omformulerats. Ur riskhänsyn har regleringen om träfasad tagits bort.
- Ett stycke om solceller har adderats på sidan 20.
- En mening om att planerad broförbindelsen kommer att behöva utredas mer ingående på sikt, samt godkännas av Trafikverket, har adderats i planbeskrivningen på sidan 26.
- Planbeskrivningen har uppdaterats både i text och i bild utifrån reviderad bullerutredningen under rubriken "Buller". Bestämmelsen om skydd mot störningar i plankartan har ändrats och lyder nu enligt följande: "*I de lägen där ekvivalent ljudnivå vid bostadens fasad är högre än 60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot ljuddämpad sida. För små bostäder med boarea om max 35 kvadratmeter gäller i stället krav att minst hälften av bostadsrummen ska vara vända mot ljuddämpad sida. Fasad mot ljuddämpad sida ska ha ekvivalent ljudnivå om högst 55 dBA samt maximal ljudnivå nattetid om högst 70 dBA*" En ny bestämmelse, m_6 , har införts på plankartan för att säkerställa att uteplats skärmas från buller ska anordnas för varje bostadskvarter.
- Texten om markföroreningar har förtydligats under rubriken "Markföroreningar". Bestämmelsen om att avhjälpandeåtgärder måste ske innan villkor för startbesked för byggnad kan ges har preciserats för kvartersmarken på plankartan med index a_2 .
- Tidigare bestämmelsen b_2 - "*Entréer ska placeras mot gata*" har bytt index till b_1 .
- Enligt Trafikverket får inga byggnader placeras inom 30 meter från närmsta spårmitt på torg, vilket regleras i plankartan med ny bestämmelse $plac_1$.
- Planbeskrivning och plankarta har uppdaterats utifrån reviderad riskutredning under rubriken "Farligt gods". Flertalet planbestämmelser har adderats eller kompletterats på plankartan för att säkerställa nödvändiga riskåtgärder.
 - C_1 - Centrum i bottenvåning. Ej tillfällig vistelse eller personintensiv verksamhet.
 - Ej parkering eller köryta - Marken får inte användas som parkering eller köryta. Serviceväg får finnas.
 - m_1 - Inga fasta föremål får uppföras.
 - m_2 - Yttervägg på byggnad som vetter mot järnvägen ska utföras med obrännbart ytskikt. Inga utstickande byggnadsdelar mot järnvägen tillåts. Entréer och utrymningsvägar får inte placeras i riktning mot järnvägen. Utrymningsväg mot Järnvägsgatan ska finnas.
 - m_3 - Centrumverksamhet ska avskiljas mot järnväg i lägst brandteknisk klass EI30. Möjlighet att utrymma mot Järnvägsgatan ska finnas
 - m_4 - Stängsel, mur eller plank ska finnas för att förhindra tillträde mellan parkeringshus och järnväg
- Planbeskrivningen har uppdaterats med text om strålningsrisk från transformatorstation, samt med en ny bestämmelse, m_5 , på plankartan. Bestämmelsen reglerar att: "*friliggande transformatorstation ska placeras med ett avstånd om minst 5 meter från bostadsbebyggelse*".
- Text om dagvattenfördröjning för det västra kvarteret har uppdaterats utifrån Trafikverkets synpunkter. Bestämmelsen n_1 har ändrat till att magasinerna ska vara täta.
- U-områden, betecknat u_1 och u_2 , har införts på plankartan för att reservera mark för fjärrvärmledning.
- En beskrivning om hur renhållningsfordon kan nå fastigheterna har tillförts planbeskrivningen på sidan 41.
- Planbeskrivningens genomförandedel har uppdaterats med en skrivning om att flytt av fjärrvärmeledningar samt framtida bro/plattforsförbindelse ska bekostas av kommunen.

NAMNLISTA

De synpunkter som har inkommit under samrådet bedöms vara tillgodosedda.

Följande har under granskningen inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Boende på Tegelbruksgatan 8A
- Fastighetsägare till Granen 7
- Fastighetsägare till Pepparroten 16
- Boende på Sockerbruksgatan 12D
- Boende på Sockerbruksgatan 12C
- Boende på Sockerbruksgatan 13B
- Boende på Sockerbruksgatan 13C
- Ge-Hand
- Trafikverket
- Länsstyrelsen

BESVÄRSHÄNVISNING

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

- Boende på Sockerbruksgatan 12D
- Boende på Sockerbruksgatan 12C
- Boende på Sockerbruksgatan 13B
- Boende på Sockerbruksgatan 13C
- Ge-Hand
- Trafikverket

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Utlåtande har upprättats av planarkitekt Amelie Hillåker

SAMHÄLLE/PLANENHETEN

Ängelholm den 14 maj 2022.

Pernilla Theselius
Tf. Planchef

Amelie Hillåker
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.