



Detaljplan för Vejby 266:5 m fl, Vejbystrand, Ängelholms kommun

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

GRANSKNINGSHANDLING

HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Ett förslag till detaljplan har varit utsänt på samråd den 26 januari till och med 16 februari 2022. Förslaget har hållits tillgängligt på www.engelholm.se, på stadsbiblioteket i Ängelholm, Vejbystrands bibliotek samt i stadshuset.

INKOMNA YTTRANDEN UNDER SAMRÅDET

Yttranden utan erinran eller med tillstyrkan har inkommit från:

- Tele2, 2022-01-25
- Nordion energi, 2022-01-25
- Räddningstjänsten Skåne nordväst, 2022-01-31

Yttranden med synpunkter eller frågor har inkommit från:

- Länsstyrelsen, 2022-02-16
- Trafikverket, 2022-02-08
- Lantmäteriet, 2022-02-07
- Postnord, 2022-02-03
- Nordvästra Skånes Renhållning (NSR) AB, 2022-02-16
- Telia Company AB, 2022-02-01
- Vejbyföreningen, 2022-02-14
- Magnarps intresseförening, 2022-02-09
- Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:39, 2022-02-12
- Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:39, 2022-02-15
- Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:37, 2022-02-16
- Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:67, 2022-02-16
- Fastigheter Med Mera i Skåne AB, 2022-02-16
- Fastighetsägare till fastigheten Vejby 15:429, 2022-02-15
- Synpunkt med namninsamling, 2022-02-15
 - Fastighetsägare till fastigheten Vejby 15:429
 - Boende på Bergfinksvägen 4B
 - Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:39
 - Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:99
 - Fastighetsägare till fastigheterna Vejby 135:123 & Vejby 135:174

- Boende på Gasverksgatan 10C
- Boende på Tegelbruksgatan 8
- Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:175
- Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:73
- Fastighetsägarna till fastigheten Vejby 135:95
- Fastighetsägarna till fastigheten Vejby 135:105
- Fastighetsägarna till fastigheten Vejby 135:106
- Fastighetsägarna till fastigheten Vejby 135:205

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

MYNDIGHETER

Länsstyrelsen, 2022-02-16

Länsstyrelsens formella synpunkter

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

Risk för översvämning (skyfall)

Inom ramen för planprocessen har en skyfallsutredning tagits fram för att studera hur den föreslagna exploateringen påverkar befintliga rinnvägar, samt kontrollera att ny bebyggelse inte riskerar att ta skada vid ett klimatkompenserat regn med 100 års återkomsttid. Slutsatsen är att risken för skador på ny och befintlig bebyggelse är låg samt att framkomligheten och tillgängligheten inte påverkas av förändringarna inom detaljplanen. Den föreslagna exploateringen bedöms inte påverka översvämningssituationen i samband med skyfall för vare sig uppströms eller nedströms liggande områden. Det framgår dock att höjdsättningen som utgjort underlag till utredningen endast är preliminär och kan komma att ändras.

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att det är viktigt att inom planprocessen arbeta med höjdsättningen inom planområdet samt att man vidare beaktar att instängda områden inte skapas så att det utgör en risk för bebyggelsen eller framkomligheten. Länsstyrelsen menar därför att om höjdsättningen är en förutsättning för att göra marken lämplig för avsett ändamål behöver denna också regleras i plankartan.

Kommentar: Kommunens bedömning är att höjdsättningen inte behöver arbetas vidare med ytterligare inom planprocessen, utan det är något som kan göras i kommande projektering. Detta då skyfallsutredningen visar att föreslagen utbyggnad inte medför någon märkbar påverkan vare sig uppströms eller nedströms, samt att det inte bedöms finnas risk för skada på ny och befintlig bebyggelse vid ett skyfall. I och med att området redan har varit bebyggt och har befintligheter att förhålla sig till är risken för större förändringar i höjdsättningen liten. Utifrån ovanstående resonemang är således slutsatsen att inga regleringar i plankartan är nödvändiga. Detta förtydligas i planbeskrivningen.

Strandskydd

Kommunen har i samrådsunderlaget angivit att planområdet är beläget över 100 meter från bäcken. Länsstyrelsen finner att en mindre yta i planområdets

södra del hamnar inom 100 meter från vattendraget, och att generellt strandskydd därmed inträder inom detta område när nuvarande plan ersätts med en ny detaljplan. Strandskyddets inträde behöver därför hanteras i detaljplanen. Det behöver framgå av planhandlingarna var strandskydd inträder. Om strandskyddet avses upphävas behöver kommunen ange särskilda skäl för upphävande, samt göra en avvägning mellan behovet av åtgärden för vilken området planeras att tas i anspråk och dess påverkan på strandskyddets syfte.

Enligt 10-10 a §§ lag om införande av miljöbalken, gäller strandskydd inte inom områden som vid utgången av juni 1975 ingick i fastställd generalplan, stadsplan eller byggnadsplan, om det inte bestäms något annat. Strandskydd inträder när en sådan plan upphävs eller ersätts av en ny detaljplan.

Att upphäva strandskyddet genom bestämmelser i en detaljplan förutsätter att det finns särskilda skäl för upphävandet, för vart och ett av områdena inom planen, enligt 7 kap. 18 c-d §§ miljöbalken, och att intresset av att ta området i anspråk på ett sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset.

Kommentar: Efter samrådet har avsnittet om strandskydd uppdaterats med att en mindre del av planområdet i söder omfattas av strandskydd, samt en motivering till varför strandskyddet bedöms kunna upphävas. Även plankartan kompletteras med en bestämmelse om att strandskyddet är upphävt.

Hälsa och säkerhet – markföroreningar

I rapporten för den Miljötekniska markundersökningen framgår inte om en historisk genomgång av undersökningsområdet gjorts. Vidare redogörs inte hur urvalet av provtagningspunkter, urval av prover som skickats till laboratorium för analys eller hur val av analysparametrar gjorts. Analyserade prover visar generellt på låga halter av föroreningar, men då tidigare verksamheter och allmän historik för området inte presenteras är det svårt att bedöma om eventuell föroreningssituation utretts tillräckligt. Inom vissa delar av den allmänna platsmarken har inga prover uttagits, men om den avgränsningen baseras på områdets verksamhetshistorik eller annat framgår inte i planbeskrivning eller den miljötekniska markundersökningen. Länsstyrelsen menar därför att det är svårt att bedöma om eventuell föroreningssituation inom planområdet utretts tillräckligt och därmed också markens lämplighet för det föreslagna ändamålet.

Kommentar: Efter dialog med konsulten har planbeskrivningen förtydligats med uppgifter om föroreningrisk från tidigare markanvändning samt urval av provpunkter och analyser.

Utifrån detta bedöms föroreningssituation inom planområdet ha utretts i tillräcklig utsträckning. Den allmänna platsmarken som angränsar planområdet kommer fortsatt att vara planlagd som allmän plats och omfattas inte av den här detaljplanen. Marken kommer likt idag vara tillgänglig för allmänheten - både barn och vuxna. I detaljplanen beskrivs angränsande grönytor som kvaliteter för bl.a. den pedagogiska verksamheten, men ska inte likställas med skolgård/friyta. Av denna anledning bedöms det inte finnas skäl att undersöka den allmänna platsmarken i detaljplanen.

I planbeskrivningen framgår att anläggningen Sommarsol invigdes år 1943 och succesivt byggdes till under åren, men att stora delar av Sommarsol-anläggningen idag är riven. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att om det finns eller har funnits byggnader inom planområdet som antingen är uppförda, renoverade eller omfogade mellan år 1953-1973 så föreligger risk att PCB förekommer i mark. Detta behöver tas hänsyn till i den historiska genomgången av området och i eventuella provtagningar av mark. Även om PCB sedan dess har avlägsnats från byggnaderna (i enlighet med PCB-förordningen) kan det ha spridits till fasadnära mark. Det framgår inte i planbeskrivningen eller den miljötekniska markundersökningen om man kunnat utesluta risk för PCB-förorening inom planområdet. Om det har funnits eller finns byggnader som uppförts eller renoverats mellan år 1953-1973, och inga tidigare undersökningar av PCB utförts inom planområdet, kan man med fördel kontakta tillsynsmyndighet för vidare information och man kan även ta fram eventuell provtagningsplan i samråd med dem. Länsstyrelsen menar därför att planhandlingarna behöver kompletteras gällande uppgifter om PCB.

Kommentar: Anläggningen Sommarsol revs kring 2019. I samband med rivningslovet genomfördes materialinventering och provtagning av byggnadsmaterial. Provtagning av bland annat PCB påvisade inga halter över detektionsgränsen. Med anledning av detta bedöms det inte vara motiverat att provta för PCB i mark. Planbeskrivningen kompletteras med ovan information.

Länsstyrelsens rådgivning

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

Undersökning av betydande miljöpåverkan

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

Kommentar: Synpunkten noteras.

Information om biotopskydd

Länsstyrelsen anser att kommunen bör göra en bedömning om ianspråktagandet av mark kan komma att påverka biotopskyddade områden. Länsstyrelsen vill informera om att det formellt sett inte finns något hinder mot att anta en detaljplan som berör biotopskyddade miljöer. Kommunen bör dock vara uppmärksam på att de delar i detaljplanen som berör intrång i biotopskyddade miljöer ej kan genomföras om Länsstyrelsen inte beviljat dispens.

Kommentar: Vid platsbesök med parkingenjör har inga biotopskyddade områden inom planområdet identifierats. Detta förtydligas i planbeskrivningen.

Information om skyddade arter

I Artportalen finns inrapporterade förekomster av nordfladdermus från år 2021 i närheten av planområdet. Fladdermöss är fridlysta enligt artskyddsförordning (2007:845). Länsstyrelsen efterfrågar ett ställningstagande i

detaljplanen kring om ett genomförande av detaljplanen kan innebära påverkan på fridlysta arter. Länsstyrelsen vill erinra om att artskyddet alltid gäller, även i det fall en detaljplan har vunnit laga kraft.

Kommentar: Planområdet har varit planlagt och bebyggt sedan lång tid tillbaka, med anslutning till Haragårdsvägen i söder. Planförslaget bedöms inte innebära någon större förändring jämfört med vad som tidigare har funnits på platsen, och bedöms därför inte påverka arternas habitat. Planbeskrivningen har uppdaterats med ett resonemang kring detta.

Länsstyrelsens bedömning

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras gällande risk för översvämningar, strandskydd och markföroreningar enligt ovan har inte Länsstyrelsen några synpunkter utifrån 11 kap. 10 - 11 §§ PBL.

Kommentar: Planhandlingarna har efter samrådet kompletterats avseende risk för översvämningar, strandskydd och markföroreningar. Länsstyrelsens synpunkter bedöms därmed vara tillgodosedda.

Trafikverket, 2022-02-08

Planområdet omges av kommunala gator och vägar. Trafikverket är väghållare för väg 1707 en bit öster om planområdet.

Trafikverket tolkar planhandlingarna som att kommunen gör bedömningen att åtgärder på de statliga vägarna eller anslutningar till dessa inte bedöms behövas till följd av den nu aktuella detaljplanen. Om det framöver visar sig att åtgärder behövs på de statliga vägarna eller anslutningar till dessa, ska dessa bekostas av kommunen.

Kommentar: Utförd trafikutredning bedömer att kapaciteten i korsningen Haragårdsvägen/Magnarps byaväg är god även inklusive trafikflödena från detaljplanen. Därför görs bedömningen att inga åtgärder krävs på det statliga vägnätet till följd av detaljplanen. Detaljplanen har undersökt planförslagets konsekvenser, och tar inte ställning till huruvida andra omständigheter kan påverka det statliga vägnätet.

I plankartan saknas reglering av högsta totalhöjd för bebyggelsen. Planområdet ligger inom den MSA-påverkande zonen för Ängelholms, Halmstads och Ljungbyheds flygplatser. Flygplatserna är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig om detaljplanen medger byggnation som är högre än 20 meter. Likaså ska Luftfartsverket (LFV), i egenskap av sakägare, 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/luftrumstjanster/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 berörd flygplats, om detaljplanen medger byggnation som är högre än 20 meter. Kommunen måste säkerställa att detta sker innan detaljplanen föres till antagande.

Trafikverket förutsätter att kommunen även hör Försvarmakten om detaljplanen kan påverka Försvarmaktens intressen gällande militär luftfart och/eller riksintresse för totalförsvaret. Remisser skickas till exp-hkv@mil.se.

Med avseende på detaljplanens placering inom den MSA- påverkande zonen för Ängelholms, Halmstads och Ljungbyheds flygplatser samt inom hinderfrihetsytan för en flygplats av riksintresse, anser Trafikverket att totalhöjd ska regleras för bebyggelse, för att säkerställa att byggnader/byggnadsverk och andra föremål inte kommer i konflikt med luftfarten eller järnvägens radio- och telekommunikationssystem.

Kommentar: Synpunkten noteras. Som framgår i planhandlingarna är högsta tillåtna nockhöjd för föreslagen bebyggelse 10 meter, varpå ingen flyghinderanalys är nödvändig att ta fram. Det krävs heller inte samrådan med flygplatser, Luftfartsverket eller Försvarmakten. 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 10 meter i detaljplanen. Det bedöms inte som sannolikt att exempelvis skorstenar eller ventilationstrummor kommer att överstiga en höjd på 10 meter. Om exploatören skulle vilja bygga en mast så är detta bygglövspliktigt och i så fall görs en flyghinderanalys i bygglovet. Totalhöjd anges därför inte i detaljplanen.

Lantmäteriet, 2022-02-07

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2021-12-14) har följande noterats:

Delar av planen som bör förbättras

Utfartsförbud inte okej i planområdesgräns

På plankartan finns en sträcka med bestämmelse om utfartsförbud utlagd i planområdesgränsen. Stängselkrav och utfartsförbud får enligt 4 kap. 9 § PBL endast läggas mot allmänna platser. Detta innebär att det inte är möjligt att lägga denna typ av bestämmelse i en planområdesgräns av följande skäl: I en planområdesgräns går det inte att säkerställa att det är allmän plats eller även i fortsättningen kommer att vara allmän plats i den angränsande planen. Bestämmelsen reglerar dessutom indirekt något som ska gälla för området utanför det i planförslaget aktuella planområdet vilket inte är tillåtet, se sidan om Stängsel, utfart och annan utgång i PBL Kunskapsbanken. Kommunen kanske kan utforma plankartan/planområdet på ett annat sätt för att undvika dessa problem eller undvika att reglera utfartsfrågan. Lantmäteriet noterar att i vissa planer har liknande problem lösts genom att kommunen har utökat planområdet med en remsa bestående av några meter allmän plats utanför utfartsförbudet.

Kommentar: Synpunkten noteras. Utfartsförbudet ligger utmed redan planlagd gatumark. Det bedöms inte vara sannolikt att användningen för Skogsvägen skulle ändras och att det inte i fortsättningen skulle vara allmän plats gata. Med anledning av detta kvarstår utfartsförbudet i langräns.

Delar av planen som skulle kunna förbättras

Grundkartan

I förteckningen för grundkartan står det att gemensamhetsanläggningar och servitut ska vara markerade med Ga respektive Serv på kartan. Dessa går att hitta på kartan men det är inte lätt då de inte är så tydligt som man skulle tro av att se teckenförklaringen.

Kommentar: Synpunkten noteras. Efter samrådet har Ga och Serv förtydligats på plankartan.

LEDNINGSÄGARE

Telia Company AB, 2022-02-01

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kommentar: Synpunkten noteras. En ledningskoll är utförd och Skanovas ledning redogörs för i planbeskrivningen.

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Postnord, 2022-02-03

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området. Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller förändring av befintlig detaljplan. En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Nordvästra Skånes Renhållning (NSR), 2022-02-16

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

Enligt illustration på s.17 i planbeskrivningen föreslås att avfallshantering ska ske via en vändzon i direkt anslutning till skolans huvudentré samt en cykelparkering. Det kan innebära stora risker för både barn och vuxna om renhållningsfordon ska framföras på samma ytor som gående och cyklister på väg till och från skolan. NSR tycker därför att detta förslag till utformning är mycket olämplig.

Kommentar: Efter samrådet har skolans placering och angöring setts över, bland annat för att få till en bättre sophanteringslösning. Vändzonen har ersatts med en enkelriktad genomfartsgata som är mer avskild skolgården. Skolans entré kommer dock fortsatt att vara lokaliserad på samma sida som lastzonen, men inte lika nära som i tidigare förslag.

Vejbyföreningen, 2022-02-14

Vi anser att detta förslag till detaljplan har förbättrats på åtskilliga punkter jämfört med tidigare plan. Framför allt är det förändringen i trafikmönster med infart från Haragårdsvägen och därmed minskad trafik på Skogsvägen som är positivt. Framför allt är det den tunga trafiken som, så långt möjligt, måste minimeras på Skogsvägen. Detta är en relativt smal gata utan trottoarer och många gående och cyklister på väg till/ från skolan, vandrarhemmet eller stranden.

Det är också positivt med en gångväg från området till Italienskaängen som är ett omtyckt område för olika aktiviteter inte minst från skolans sida.

Italienska ängen används på sommarhalvåret till träningsaktiviteter av bl.a. F&S. Under dessa träningspass spelas det relativt hög musik och hänsyn till detta bör tas vid planeringen av bostäderna gränsande till Italienska ängen.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Magnarps intresseförening, 2022-02-09

Som bilaga till planförslaget har lagts ”Trafikutredning Vejby 266:5, Vejbystrand” utförd av Tyréns 2021-11-23. Vi delar i stort utredningens slutsatser, dock med ett par tillägg:

- I utredningen sägs under punkten 4.4 ”Att enbart skylta hastighetsbegränsning räcker inte utan fysiska åtgärder behövs för att säkerställa låg hastighet.” detta menar vi har giltighet inte enbart vid angöringsplatser, utan även på vissa platser i det övriga trafiknätet. Därför är en avsmalning på den närmare 1 km långa raksträckan på Haragårdsvägen inte bara önskvärd, utan helt nödvändig för att hålla hastigheten nere till 30km/h. Förmodligen skulle det ge effekt med ytterligare minst en sådan på sträckan.

Kommentar: Punkten står med i trafikutredningen som en generell utformningsprincip för att säkerställa att låg hastighet hålls vid angöring till skolan. Utredningen identifierar dock att en av GC-passagerna över Haragårdsvägen är i behov av att hastighets säkras, vilket skulle kunna ske med till exempel avsmalning eller farthinder. På så sätt skapas bättre

förutsättningar för att hastighetsbegränsningen kan hållas. Åtgärden behövs oavsett exploatering och fyller en allmän funktion för oskyddade trafikanter i närområdet. Den ska därför bekostas av kommunen och tas med i kommande budgetarbete.

- I utredningen sägs sist under punkten 4.6 att det är en brist på separat GC-väg utmed Haragårdsvägen och Skogsvägen. Denna brist är möjlig att rätta till utmed Haragårdsvägen där det saknas bebyggelse söder om vägen. En GC-väg här skulle avsevärt öka säkerheten och möjligen leda till att fler tar sig till skolan utan bil.

Kommentar: Ansaknad av separat GC-väg utmed Haragårdsvägen och Skogsvägen bedöms vara en generell större brist, men det påpekas också att den kanske inte är rimlig att åtgärda. Utredningen konstaterar att det anses vara brukligt att cykling till stor del sker i blandtrafik då trafikflödena är relativt låga. Planförslaget bedöms inte föranleda behov av separat GC-väg utmed Haragårdsvägen, varför det inte kommer att behandlas vidare i detaljplanen.

- Den trafikökning som tillkommande bebyggelse i planområdet genererar leder tillsammans med övrig tillkommande bebyggelse i Magnarp och Vejbystrand till en ännu otryggare trafikmiljö på Magnarps byaväg där det saknas såväl gång- som cykelbana. Vi önskar att kommunen i dialog med Trafikverket löser denna situation innan en allvarlig olycka inträffar.

Kommentar: Planområdet bedöms inte innebära någon större ökning av trafikflöden då det inom planområdet tidigare har bedrivits verksamhet som alstrar trafik, samt att skolan redan finns idag. Att anordna gång- och cykelväg längs med Magnarps byaväg är önskvärt från kommunens håll, och sträckan är utpekad i kommunens cykelplan som föreslagen GC-väg, cykelbana eller cykelfält. Medfinansieringsavtal tecknades mellan Ängelholms kommun och Trafikverket för att åtgärdens skulle bli genomförd. Inför utbyggnad utförde Trafikverket en bristanalys där det konstaterades att det var dåliga förutsättningar för att bygga gång- och cykelvägen, bland annat på grund av platsbrist. På vissa sträckor saknas utrymme för att få plats med en gång- och cykelväg samt dubbelriktad trafik. Trafikverket valde därför att säga upp medfinansieringsavtalet. Kommunen har ingen kännedom om och när detta arbete ska starta upp igen.

Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:39, 2022-02-12

Sammanfattning av yttrande:

- Barnsäkerheten behöver få ett mycket större fokus och en barnkonsekvensanalys måste göras. Barnperspektivet måste tillgodoses i planering och placering av skolbyggnaden.
- En alternativ lokalisering av vändzon, godsmottagning och sophämtningsplats måste tas fram och vara helt skilt från barnens entré till skolan.
- Trafikutredningen behöver kompletteras med vägnätet norr om skolområdet. Ett oberoende företag, som inte har ritat det aktuella byggnadsförslaget, bör helst anlitas.
- För att säkerställa säkerheten för oskyddade trafikanter bör enbart staket, och varken bilparkering eller sophämtningsplats, få byggas på prickmark mot Skogsvägen.
- En placering av skolbyggnaden som medför en större sammanhängande friyta i direkt anslutning till skolbyggnaden behöver

göras. Friytan bör följa Boverkets rekommendationer. Möjligheten till separata byggnader för förskola och skola skulle kunna undersökas.

- Prickmark behöver införas på plankartan mellan ett flertal fastighetsgränser och i synnerhet mot Italienska ängen.
- Användningen av allmänna platser som kompletterande friyta bör tas bort. Användning vid pedagogiska tillfällen, och under ledning av skolpersonal, under samma villkor som för allmänheten är en självklarhet.
- Även om det är utanför planuppgdraget krävs en uppgradering av vägen från Haragårdsvägen fram till den nya skolan. En fullständig beskrivning av uppgraderingen och dess konsekvenser på miljön behöver tas fram och ingå i beslutsunderlaget för detaljplanen.
- En miljökonsekvensanalys måste göras för att visa påverkan på det strandskyddade området på grund av den ökade trafiken och förbättringsåtgärderna som krävs på den nya vägen till skolan.
- En bestämmelse om minst 9 meters avstånd mellan byggnader i och omkring skolområdet behöver införas
- Hänsyn ska tas till den omkringliggande kulturhistoriska miljön och dess bebyggelse i framtagandet av en lämplig arkitektur på nya byggnader.
- Väg för räddningstjänst, sophämtning, godstransporter och snöröjning till hela området kan med fördel förläggas med infart från Haragårdsvägen.
- Placeringen av den nya skolan får inte förhindra framkomlighet för räddningstjänstens fordon till hela den nuvarande skolans fastighet.
- En väg och vägplan från Haragårdsvägen till Aulan, med hänsyn till dess nuvarande temporära användning som skollokal samt de framtida planerna som en samlingslokal för 50 personer, behöver tas fram.
- Tillsynsärendet, Dnr 2021-000248, bör helst utredas och avslutas innan en ny detaljplan i detta område tas fram.

Synpunkter på planbeskrivning

Lokalisering och utformning av skolan

Det framgår att en ny skolbyggnad ska ersätta slitna lokaler men det råder otydlighet i behovet när det gäller utbyggnaden av skolan och kommunens framtida behov av skolplatser i Vejbystrand. Idag går det ca 150 barn i Vejbystrands skola och förskola. På Vejbystrands skolas Facebook sida i januari 2022 kan man läsa att det finns lediga platser till hösten 2022 på förskolan samt några platser i F-6 klasserna. Från planbeskedet som gavs i juni 2021: "sökande avser bygga en integrerad förskola och skola i två plan som ska inrymma 80 barn i förskola och cirka 120 elever för årskurserna F-6."

Från planbeskrivningen januari 2022, Sammanfattning sida 4 :*"Skolan är tänkt att vara en integrerad förskola och grundskola som ska inrymma 210 barn, varav 70 förskoleplatser och 140 grundskoleplatser f-6."*

I den uppdaterade utställningsversionen av *"Plan för tillväxt i kommunens tätorter 2022-2032"* går det att läsa: *"Under perioden 2020-2030 beräknas antalet barn i förskoleåldern (1-5 år).....i Magnarp/ Vejbystrand minska med 16 barn, från 168 till 152"*

barn” samt “Under samma period beräknas antalet elever i grundskoleåldern (6-15 år)...i Magnarp/Vejbystrand öka med 7 barn, från 431 till 438 barn.”

Kommentar: De uppgifter vi har fått från skolverksamheten är att de lokaler som skolan inryms i inte har den standard som är önskvärd, och risken finns att det blir problem att bedriva skolverksamhet i byggnaden om inte åtgärder vidtas. Planläggningen gäller en friskola, och det är upp till verksamheten att bedöma sina egna behov. Befolkningsprognoser är inte helt säkra och även om det kanske inte spås en ökning av förskoleelever inom de närmsta åren försöker kommunen planera långsiktigt och ha en beredskap för kommande behov.

Planförslaget behöver justeras för att uppfylla kraven som ska ställas på lokaliseringen av en ny integrerad skola / förskola på en obebyggd tomt. Det är viktigt att följa Barnkonventionen, visa hänsyn till barnperspektivet och visa att ingen trafikfara kan uppstå. I enlighet med Boverkets rekommendation bör friytan placeras i direkt anslutning till ett byggnadsverk. Storleken på friytan bör vara 40 kvm per förskolebarn och 30 kvm per barn i F-6, allt enligt Boverkets rekommendationer som antogs av Ängelholms kommun i maj 2021. Enligt planförslaget, uppfyller inte friytan dessa rekommendationer. Dessutom innebär planförslaget en uppdelning av skolgården över flera områden varav några ligger i nära anslutning till parkeringsplatser. Det hänvisas till närliggande grönområden som komplement till skolans lekyta. Dessa grönområden är tillgängliga för allmänheten vars rätt att alltid få tillträda ytorna inte får inskränkas. Detta betyder att barn kan komma att vistas på dessa områden tillsammans med, till exempel, hundägare, föreningsaktiviteter mm.

Kommentar: Boverkets allmänna råd om friyta är rådgivning kring hur något kan eller bör göras och är inte tvingande. Uppdrag gavs 2019 att ta fram en riktlinje för friytor i Ängelholms kommun. Dock avslog Kommunstyrelsen att anta framtagna riktlinje (KS § 101). Friytan storlek bedöms därför från fall till fall utifrån platsens förutsättningar. Det är inte ovanligt att skolbarn vistas på allmän plats, vilket är en möjlighet som skolbarnen på befintlig skola har redan idag. Det bedöms inte innebära en inskränkning av allmänhetens tillträde av platsen. Efter samrådet har friytan utökats och uppfyller nu Boverket rekommendationer.

Det har skett ett flertal fastighetsombildningar i omedelbar närhet till planområdet vilka fortfarande är obebyggda. Det finns tillräcklig med obebyggd yta i direkt anslutning till planområdet för att en omprövning av lokaliseringen av skolan kan ske t.ex till området nedanför “kullen”. Ett alternativ borde kunna vara separata byggnader för förskolan och skolan med varsin dedikerad friyta. En förklaring till det fragmenterade planförslag som presenteras kanske är en konsekvens av ett markägarbyte. En ändring i markägoförhållandena får inte tillåtas ha negativa konsekvenser på design och uppförande av nya skollokaler.

Kommentar: Ny fastighetsindelning påverkar inte planförslagets utformning.

Sida 4 *“Detaljplanen möjliggör även för att fyra radhus, kedjebuss eller parhus kan uppföras i högst två våningar. Angöring till bostäderna ska ske från Skogsvägen.”*

Skogsvägen regleras av Detaljplan B527. Idag är det prickad mark som bör behållas mellan Skogsvägen och området där man önskar bygga radhus. I

samband med en tidigare detaljplaneändring i det aktuella området gjordes även en notering i bestämmelserna att vägnätet skulle vara oförändrat. Det finns ett tillsynsärende när det gäller infartsgatan från Skogsvägen som bör utredas och avslutas innan en detaljplan som inkluderar bostäder får antas.

Kommentar: Liket B527 finns prickmark mellan planerade bostäder och Skogsvägen i detaljplanen. Befintlig infart bedöms inte vara planstridig, och det är heller inte en lovpliktig åtgärd. Kommunens stadsmiljöenhet har bedömt att inget nytt tillstånd krävs för infarten. Pågående tillsynsärende bedöms därför inte vara något hinder för detaljplanen.

Bakgrund sida 6: "Syftet med ansökan var att ersätta del av befintlig byggnadsplan....." Planområdets areal är cirka 10 900 kvadratmeter och numera, efter förrättningar, är det flera fastigheter som ingår i området. Det finns krav på tydlighet i Plan och bygglagen (PBL) och det framgår inte varför de resterande obebyggda delarna av den tidigare Sommarsolsfastigheten har exkluderats i planprövningen. En helhetssyn är önskvärd för att optimera utvecklingen av en vägplan, till exempel, som kan tillgodose ett långsiktigt behov i området. Kommunen har planmonopol och kommunens långsiktiga behov när det gäller markanvändning framgår inte. Ingen koppling har gjorts till kommunens framtida planer för Vejbystrand/Magnarp som är beskrivna i dokumentet "Plan för tillväxt i kommunens tätorter 2022-2032".

Kommentar: Plan för tillväxt i kommunens tätorter 2022-2032 ska fungera som underlag för politisk diskussion till kommande ÖP och är inte antagen/godkänd. Det bedöms därför inte vara relevant att hänvisa till detta dokument. Det är upp till den enskilda fastighetsägaren att bestämma om man vill planlägga/bebygga sin mark. För resterande områden som inte planläggs fortsätter befintlig detaljplan B528, som medger hälso- och socialvårds ändamål i två våningar, att gälla.

Lägesbestämning och Areal, Markägoförhållanden sida 6: Ägarskapet av fastigheterna verkar ha ändrats efter förrättningarna. Eftersom ägarskapet av angränsande fastigheter inte framgår är det svårbedömt om detta är anledningen till begränsningen i omfattning av planområdet.

Kommentar: Planområdets omfattning har utökats efter planbeskedet, dels för att säkerställa en större friyta. Markägoförhållanden påverkar inte planförslaget omfattning.

Betydande miljöpåverkan & Tidigare ställningstaganden sida 6 & 7

"Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap 34 § eller i Miljöbalken 6 kap 11 § En miljökonsekvensbeskrivning har därför inte upprättats." "I gällande översiktsplan för Ängelholmskommun, ÖP 2035, är planområdet angett som "pågående markanvändning - bostäder" i mark- och vattenanvändningskartan." Detaljnivån är sådan i vattenanvändningskartan i ÖP 2035 att de relevanta angivelserna enbart består av "bostäder, verksamheter, grönstruktur, slättlandskap". Det vore mer relevant att referera till "Plan för tillväxt i kommunens tätorter 2022-2032". Planen har varit på samråd och ett beslut togs i Kommunstyrelsens arbetsutskott (KSAU) 2021-11-17, (KSAU § 214 Dnr. KS 2020/433), att sända plandokumentet på utställning till berörda. I plandokumentet finns en karta "Befintlig bebyggelse och planerad utveckling i Magnarp/Vejbystrand" där planområdet

är angett som Befintliga verksamheter och inte Befintliga bostäder. (Karta från tillväxtplan är bifogat till yttrandet).

Kommentar: Plan för tillväxt i kommunens tätorter 2022-2032 ska fungera som underlag för politisk diskussion till kommande ÖP och är inte antagen/godkänd. Det bedöms därför inte vara relevant att hänvisa till detta dokument. Tillväxtplanen har heller inte någon juridisk tyngd. Översiktsplanen är det styrande strategiska dokumentet i en kommun, och en detaljplan måste enligt lagstiftning alltid redogöra för huruvida detaljplanen är förenlig med kommunens översiktsplan.

I beskrivningen för grön- och blåstruktur står: "Magnarp och Vejbystrand innehåller fem värdefulla grönområden, som bör bevaras. De gröna stråk som länkar samman grönområdena är också viktiga värdefulla grönområden." Hänvisningar till siffrorna i kartan ovan finns angivna och det står beskrivet "Det råder strandskydd vid bäcken i Magnarp/Vejbystrand i syfte att långsiktigt trygga förutsättningarna för allmänhetens friluftsliv samt att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet."

Till planområdet, från Haragårdsvägen, leder en enskild väg av mycket enkel standard genom ett strandskyddat område och ett parkområde. Det finns rödlistade arter inom strandskyddsområdet varför en miljökonsekvensbeskrivning bör göras. En ombyggnation av vägen till skolan kommer att krävas för att uppnå en lämplig standard för räddningstjänster, godstransporter, soptömning och snöröjning. Behovet och konsekvenserna av en uppgradering av den nuvarande enskild väg har inte behandlats, varken i planbeskrivningen eller i trafikutredningen. Det är viktigt att beskrivningen av en lämplig väg och vägplan tas fram innan det tas ett beslut om att anta en ny detaljplan baserad på nuvarande plankarta och planbeskrivning.

Kommentar: Detaljplanen föranleder inga nya anslutningar eller vägar. Fastigheten har varit bebyggd sedan 1940-talet och infarten från Haragårdsvägen har funnits sedan åtminstone 50-talet. Trafikökningen bedöms inte bli betydande jämfört med hur det tidigare har varit. Att infarten eventuellt skulle behöva breddas något bedöms inte få en märkbar negativ påverkan på omgivningen eller djurlivet. Det bedöms därför inte vara motiverat att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning.

Sida 7 "Skolor och förskolor ska placeras strategiskt samt ha goda kommunikationer vad gäller kollektivtrafik, vägar samt gång och cykelvägar. Planförslaget utgör en förtätning av Vejbystrand och är beläget i kollektivtrafikenära läge, vilket är i linje med översiktsplanen." Som framgår av trafikutredningen är närmaste busshållplats 1 km bort. Från busshållplatsen fram till planområdet finns inga vägar med trottoarer och ingen gång- eller cykelväg. Möjligheten och lämpligheten för barn att på ett självständigt och säkert sätt ta sig fram till den nya skolan från närmaste busshållplats kan ifrågasättas. Placeringen av skolan uppfyller INTE Ängelholm kommuns målsättningar och kan inte anses vara i linje med Översiktsplan 2035.

Kommentar: Trafikutredning bedömer det som brukligt att oskyddade trafikanter kan samsas med biltrafik på Skogsvägen, då trafikflödet och tillåten hastighet är låg. Det finns flera gång- och cykelnät som knyter an till Skogsvägen. Trafikutredningen har identifierat en gång- och cykelpassage på Haragårdsvägen som behöver åtgärdas för att öka

trafiksäkerheten, vilket planeras åtgärdas i samband med genomförandet av detaljplanen. Från bussbållplatsen Vejbystrand Sandlyckevägen är det cirka 700 meter till skolan, vilket bedöms vara ett acceptabelt avstånd. Bedömningen om att detaljplanens intentioner går i linje med översiktsplanens ställningstaganden kvarstår därför.

Riksintressen sida 7 "4 kap. 4§ miljöbalken. Riksintresset syftar till att skydda kust- och skärgårdsområden som har stora bevarandevärden. Vejbystrand ligger även inom riksintresse för rörligt friluftsliv enligt 4 kap. 2 § miljöbalken. Det innebär att turismens och friluftslivets intressen ska särskilt beaktas vid bedömningen av exploatering eller andra ingrepp i miljön."

I utställningsversionen av "Plan för tillväxt i kommunens tätorter 2022-2033" går det att läsa: "Tätorternas lokala identitet ska stärkas. Befintliga lägeskvaliteter ska utgöra bärande element i den kommande utvecklingen. Vid planering av bebyggelse ska gestaltungsfrågor beaktas."

Med sin närhet till ett flertal välbevarade forna barnkolonier, Italienska ängen, Vejby Udde, naturreservatet Magnarps Strandmarker, Skåneleden, Kattegattleden och med Vejbystrand Vandrarhem som granne är området av stor betydelse för turister som besöker Vejbystrand. Länsstyrelsen Skånes rapport "Fritidens landskap vid kusten" (2014) beskriver ett flertal av dessa kvarvarande barnkolonibygnader och Italienska ängen som särskilt kulturhistoriskt värdefullt.

Planområdet är sedan tidigare detaljplanelagt med byggnader huvudsakligen i ett plan. De numera rivna enplansbyggnaderna på planområdet passade väl in i omgivande miljön med övrig bebyggelse. Den föreslagna placeringen av den nya tvåvåningsskolan på "kullen" skulle innebära en betydelsefull negativ påverkan på denna uppskattade kulturhistoriska turist- och friluftsmiljö.

Kommentar: Planförslagets högsta tillåtna nockhöjd om 10 meter bedöms inte innebära en stor förändring i förhållande till nuvarande detaljplan som medger en byggnadshöjd om 7,5 meter. Byggnadshöjd räknas lite förenklat upp till takfot, vilket innebär att det även idag är möjligt att bygga högre än 7,5 meter beroende på takvinkel. Tidigare var området bebyggt av Sommarsol, som delvis var uppförd i två våningar. En ny skola i två våningar bedöms därmed vara lämpligt. Den höjd/kulle som finns idag planeras att sänkas för att bättre kunna nyttja marken och anpassa till omgivande terräng/höjder. Skolan planeras dessutom att placeras ganska långt in på fastigheten från Skogsvägen vilket gör att intrycket inte blir lika påtagligt. Ambitionen är även att spara så många träd som möjligt framför skolan, vilket kommer att skymma och ta ner skalan på byggnaden.

Strandskydd sida 7 "Planområdet är beläget över 100 meter från bäcken, och bedöms därmed inte vara berört av strandskyddet." Det framgår i planbeskrivningen att det strandskyddade området är föreslaget att utgöra ett komplement till skolans friyta. Dessutom kommer vägen från Haragårdsvägen till planområdet att behöva gå igenom det strandskyddade området varför det är viktigt att, redan i planprövningstadiet, ta hänsyn till gällande strandskydd och de rödlistade arter som finns på denna plats.

Kommentar: Strandskyddet syftar bland annat till att trygga allmänhetens tillgång till området. Att skolbarn kan visas inom strandskyddat område bedöms inte påverka allmänhetens tillgång och tillgänglighet till området. Denna möjlighet finns även idag för

skolbarnen på grannfastigheten Vejby 267:1, och bedöms därför inte innebära någon större förändring eller konsekvens på växt- och djurliv jämfört med dagsläget.

Planförslag sida 8 *“Detaljplanen möjliggör för en skola i två våningar. Skolan är tänkt att vara en integrerad förskola och grundskola som planeras inrymma totalt 210 barn, varav 70 förskoleplatser och 140 grundskoleplatser f-6.” “Behovet av skolan föranleds av att befintliga skollokaler på grannfastigheten Vejby 267:1 är i dåligt skick.”*

Behovet av att utöka antal barn i skolan har inte beskrivits på ett tydligt sätt och framgår inte heller av Ängelholm kommunens dokument “Plan för tillväxt i kommunens tätorter 2022-2033”

Kommentar: Skolverksamheten bedömer att det finns anledning att utöka antalet skolplatser, och Lärande och familj på kommunen delar denna uppfattning. Kommunen behöver även planera långsiktigt och ha en beredskap för kommande behov. Det är inte tvingande för fastighetsägaren att bygga ut hela byggrätten om behovet inte skulle finnas i dagsläget.

“Detaljplanen möjliggör även för ett fåtal bostäder i form av radhus, parhus eller kedjehus i två våningar. Angöring till bostäderna ska ske från Skogsvägen i norr.” Lämpligheten av angöring från Skogsvägen har inte blivit utrett.

Kommentar: Det finns redan en befintlig infart från Skogsvägen, som även fanns när Sommarsol-verksamheten bedrevs. Bostädernas trafikallsträng har beräknats i en trafikutredning. Bostäderna bedöms innebära en så pass liten trafikökning att det inte får några märkbara konsekvenser på varken Skogsvägen eller i anslutningen.

Prickmark i anslutning till dessa eventuella bostäder och angränsande allmänplatser bör planläggas. Att planera för bostäder i två våningar med platta tak avbryter från alla övriga bostäder i omgivningen som har maximalt 1 ½ plan och 7,5 meter i total höjd.

Kommentar: Det är inte tillåtet att uppföra huvudbyggnad eller attefallsbus inom ett avstånd om 4,5 meter från fastighetsgräns utan medgivande från grannen. Därför bedöms det inte vara nödvändigt att planlägga för prickmark intill den allmänna platsmarken. Efter samrådet har bostädernas höjd ökat från 8,5 till 9 meter för att möjliggöra för sadeltak, vilket också har införts som ett krav i detaljplanen. Höjden och utformningen bedöms vara väl anpassat till befintlig bebyggelse som är uppförd i liknande höjd.

Områdets historia sida 8 *“I samarbete med De Handikappades Riksförbund (DHR) invigdes 1943 den större anläggningen Sommarsol på aktuell plats, som successivt byggdes till under åren.” Detaljplanen från 1947 tillät enplans byggnader med en byggnadshöjd på maximalt 7,5 meter och ingen tomtstorlek på mindre än 1000 kvm. Konvalescentverksamheten var mycket populär och växte så pass att en detaljplaneändring gjordes 1970 som kunde “legalisera” redan verkställd bebyggelse och möjliggöra ytterligare byggnation. I samband med detaljplaneändringen överfördes parkmark till Sommarsolsområdet som avsågs för rekreation för patienter och allmänhet. Det noterades att vägnätet skulle förbli oförändrat och markanvändningen fortfarande skulle vara endast för hälso- och socialvårdsändamål. Ytterligare en detaljplaneändring gjordes i 1973 för att tillåta en utbyggnad med en tvåvånings byggnadskropp, fortfarande med en höjdbegränsning 7,5 meter.*

Kommentar: Synpunkten noteras.

Övriga omgivande detaljplaner har fortfarande gällande bestämmelser från 1947 som tillåter ett minimum av tomtstorlek på 1000 kvm och en byggnad som får uppta ett maximum av 20 % av tomtytan. I samband med en ny detaljplaneläggning är det viktigt att ta hänsyn till den närliggande bebyggelsemiljön samt att varsamt utveckla området.

Kommentar: En ort och ett bostadsområde har ofta olika målgrupper med olika behov gällande typ av bostad och upplåtelseform. Att möjliggöra för en större variation genom inslag av kedjehus med mindre tomter bedöms därför vara positivt för området.

“Sommarsol lockade långväga besökare, både som semesteranläggning med sin närhet till hav och bad, men även rehabilitering för funktionsnedsatta.” En konsekvens av detta är att de flesta människorna bodde på området en begränsad tid och antalet permanentboende inom området var litet. Områdets karaktär har numera ändrats i samband med förtätningen som har skett, både vad gäller antal boende, antal arbetsplatser och med tillkommande biltrafik. Tolv permanent boende flyttade in, år 2020, till LSS-boendet och ytterligare sextio boende, år 2021, till det nybyggda äldreboendet.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Kartbild sida 8 Förslaget på hur planområdet kan utformas visar att den tillkommande hårda ytan, för parkeringsplatser, gångvägar med mera, kan bli omfattande. Det borde framgå tydligt i plankartan hur mycket hårddyta som kommer att anläggas och vidare ska den mängden hårddyta som kommer att vara tillåten tydligt anges. Ett större område med buskage, som lockar insekter och småfåglar, kommer att tas bort med den föreslagna placeringen av skolbyggnaden. Detta buskage bör ersättas med likvärdigt äldre buskage för att bibehålla den biologiska mångfald som finns idag.

Kommentar: Synpunkten noteras. Ny skola innebär sannolikt att en del grönytor ianspråkats. Samtidigt finns det redan idag hårdgjorda ytor som parkeringsplats, samt att delar av planområdet fram tills nyligen har varit bebyggt. Majoriteten av marken planeras för skolgård och ambitionen är att spara så mycket av befintlig vegetation/träd som möjligt då det är en kvalitet för barnens lekmiljö. Efter samrådet har områden med träd som bedöms vara viktiga att bevara säkerställts i plankartan med en planbestämmelse. Det bedöms dock inte vara nödvändigt att reglera andel hårddyta i plankartan.

Det framgår inte tydligt av kartan att byggnaden planeras på en “kulle”. Med sina två våningar kommer skolan att bli ett dominerande inslag i närområdet som består av, mestadels, en och en- och enhalvplans bostäder. Det är möjligt att vägbredden fram till skolbyggnaden kommer att bli begränsad på grund av placeringen på “kullen”. Detta kan eventuellt leda till farliga trafiksituationer. En alternativ placering av skolbyggnaden på området nedanför “kullen” bör utredas. Möjligheten som erbjuds av geografi och befintlig väg att utveckla “kullen” till ett lekområde med rutschkana, klättervägg, skateboardområde mm, skulle kunna undersökas.

Kommentar: Efter samrådet har skolans planerade placering justerats något söderut. På så sätt får man till en bättre och mer trafiksäker lösning med leverenaser och hämta/lämna, samt en större och mer sammanhängande friyta. Den höjd/kulle som finns idag planeras att sänkas för att bättre kunna nyttja marken och anpassa till omgivande terräng/höjder.

Befintlig bebyggelse sida 10 "Planområdet angränsar även till ett äldreboende, ett LSS-boende och en skola." Dessutom angränsar planområdet i norr till vandrarhemmet, en före detta barnkoloni med sin välbevarade enplansarkitektur. I väst, gränsar planområdet till Italienska ängen, ett privatägd friluftsområde med diverse välbesökta aktiviteter. Här kan nämnas till exempel midsommarfirande, sommarfest och Friskis och Svettis-verksamhet ett flertal gånger i veckan under sommarmånaderna. Det är viktigt att värna om det kulturhistoriska och attraktiva miljö för bybor och turister som råder i denna del av Vejbystrand med vacker natur, byggnader och bostäder som uppfördes för snart hundra år sedan.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Kulturmiljö sida 10 "Ingen bebyggelse inom eller kring planområdet är utpekad i Ängelholms kommuns bevaringsprogram." Däremot är ett flertal byggnader kring planområdet utpekade i Länsstyrelsen Skånes rapport "Fritidens landskap vid kusten" (2014) som särskilt kulturhistoriskt värdefulla och utgör spännande attraktioner för bybor och sommargäster i de byvandringar som anordnas av museet i Vejbystrand.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Ny bebyggelse sida 10 "Tanken är att skolan ska uppföras i två våningar med en bruttoarea om drygt 2700 kvadratmeter." Det är en uppenbar risk att de mindre barnens behov åsidosätts i samband med byggandet av en integrerad förskola och skola i två våningar som dessutom har delade lektytor. Planbesked gavs för en förskola med 80 barn och 120 F-6 elever som, under planläggning, har ändrats till 70 förskolebarn och 140 barn F-6. Behovet av planlagd lektyta för förskolebarnen har därmed minskats från 3200 kvm till 2800 kvm! Det är dessutom svårt att förstå behovet av denna ökning av platser när Vejbystrands skola annonserar om lediga platser till hösten 2022 både i förskolan och skolan.

Kommentar: Synpunkten noteras. Det är inte ovanligt att förutsättningarna för en detaljplan ändras efter planbeskedet och under planprocessens gång. Friytan har utökats efter planbeskedet och även nu efter samrådet. Planförslaget tillgodoser nu Boverkets rekommendationer om friyta. Friytan/skolegårdens exakta utformning är ännu inte bestämd och är en för detaljerad fråga för att behandlas i detaljplanen.

Bostäder sida 11 "Detaljplanen tillåter en största byggnadsarea om 40% per fastighet inom användningsområdet, samt en minsta fastighetsstorlek om 280 kvadratmeter." Detta avviker avsevärt från alla angränsande detaljplaner och befintlig bebyggelse som har följt bestämmelserna med en tomtstorlek av mellan 700 kvm och 1000 kvm samt med en byggarea på 12,5 % eller 20 % av tomten och med en maximal byggnadshöjd på 7,5 meter. Avvikelsen följer inte heller Ängelholm kommuns intentioner av att stärka tätorternas lokala identitet och beakta gestaltungsfrågor i samband med utveckling av tätorterna. I detta

kulturrehistoriskt värdefulla område är det oerhört viktigt att beakta gestaltungsfrågor. En minimum tomtstorlek 700 kvm och maximum 20 % byggarea föreslås som en lämplig kompromiss för nya bostäder. Med hänsyn till övriga bostäder i denna södra del av Vejbystrand bör sadeltak planläggas. Om den nya skolan ska placeras på "kullen" bör även den begränsas till att ha en maximal byggnadshöjd på 7,5 meter.

Kommentar: Synpunkten bemöts i tidigare svar ovan (t.ex. sidan 15-17).

"Skollokaler kräver generellt högre våningsplan än exempelvis bostäder, samt att teknik och annat ska rymmas inom nockhöjden. Detaljplanen reglerar därför en högsta nockhöjd om 10 meter. Bostäderna tillåts uppföras med en högsta nockhöjd om 8,5 meter. En största takvinkel om 35 grader gäller. Detta innebär att bebyggelsen både kan uppföras med platta tak, eller med sadeltak som inte får ha en större lutning än 35 grader." Med hänvisning till gestaltungsprinciperna vore det mer lämpligt med en skolbyggnad bestående av bara en våning med en maximal nockhöjd på 7,5 meter om skolan ska lokaliseras på "kullen". Det är önskvärt att taket på bostäderna följer utformningen av tak i omkringliggande bostadsmiljöer och tillåts uppföras med, till exempel, sadeltak med en vinkel på mellan 35-45 grader. Platta tak skulle avvika på ett störande sätt och bör inte tillåtas. Bostäderna bör begränsas till 1 eller 1,5 plan med, t.ex, en högsta nockhöjd på 7,5 meter. Dessa planbestämmelser skulle fortfarande tillåta en varierad utformning av bostäderna när det gäller fasadmateriell, färg osv. Huvudbyggnadens placering från tomtgräns föreslås vara 6 meter, i likhet med bestämmelserna för huvudbyggnaderna i de angränsande områdena.

Kommentar: Synpunkten bemöts i tidigare svar ovan. Skolbyggnad behöver uppföras i två våningar för att rymma förväntat antal skolbarn samt för att få till en lämplig friyta. En nockhöjd om 10 meter bedöms inte skilja sig avsevärt mot befintlig detaljplan och tidigare bebyggelse på platsen. En av anledningarna till att bostäderna föreslås uppföras med platta tak och svart träfasad är för att passa ihop med Vejbystrands vandrarhem på andra sidan Skogsvägen. För att bättre passa in i området har dock takutformningen för bostäderna ändrats till sadeltak och en bestämmelse om takvinkel har införts för att säkerställa detta.

Placering sida 11 *"För att inte föreslagna byggnader ska placeras för nära angränsande gata eller fastighetsgräns i öst finns ytor med prickmark på plankartan. Prickmark reglerar att marken inte får förses med byggnader. Andra anläggningar såsom parkeringsplatser, lekplatser och staket får uppföras på prickmark." Det är viktigt att prickmark även planläggs mot Italienska ängen i väst samt vid gränserna mellan alla fastigheter inom området. En reglering av avståndet mellan byggnaderna bör även göras med hänsyn till brandsäkerhet. Det korta avstånd mellan Aulan och LSS boendet är inte optimalt och borde inte få upprepas. Med hänsyn till trafiksäkerheten på Skogsvägen bör under inga omständigheter någon parkering tillåtas eller parkeringsplatser upprättas på prickmark. Det är oerhört viktigt att Skogsvägen får vara en gata där oskyddade trafikanter kan ta sig fram med största möjliga säkerhet och inte får tillåtas vara en plats där bilburna föräldrar lämnar och hämtar sina barn! Tillåten procentuell andel mark som får hårdgöras på varje fastighet bör anges.*

Kommentar: Synpunkten noteras. Synpunkten har bemötts i tidigare svar ovan. Det är inte tillåtet att uppföra huvudbyggnad eller attefallshus inom ett avstånd om 4,5 meter från

fastighetsgräns utan medgivande från grannen. Kommunen instämmer i att det inte är önskvärt med parkering längs med Skogsvägen. För att säkerställa detta införs därför en bestämmelse om att parkering inte är tillåten på prickmarken utmed Skogsvägen.

Gestaltning sida 12 *“Volymen på ny föreslagen bebyggelse bedöms passa väl in i omgivningen då närliggande befintlig bebyggelse är uppförd i liknande skala. Delar av planområdet har tidigare varit tätt bebyggt med rehabiliterings och rekreationsanläggningen Sommarsol. Planförslaget bedöms därför inte innebära någon större förändring av stadsbilden.”*

Tidigare bebyggelse på Sommarsol var huvudsakligen sammanhängande enplans byggnader med mycket grönytor, buskage och planteringar i anslutning till varje byggnadsdel. Det finns en tvåplansbyggnad i närheten byggt som souterränghus på sådant sätt att bara en våning finns på “kullen” och två våningar mot den lägre delen av fastigheten. Det föreslås att detta byggnadssätt används även för skolbyggnaden, hellre än en placering på “kullen”. Planläggningen av skolan på den omfattande planyta som finns nedanför “kullen” i väster bör prövas.

Kommentar: Synpunkten har bemötts i tidigare svar ovan.

Det är viktigt att ta hänsyn till den omkringliggande bebyggelsen och naturen och åstadkomma ett luftig inslag mellan fastigheterna. En tvåvåningsbyggnad på “kullen” med tillhörande stödmur och bostäder med platta tak som upptar 40 % av respektive tomtyta kommer INTE att passa in i omgivningen. Det kommer dessutom att innebära en stor förändring i tätortsbilden och dess identitet. Exempel på bebyggelse på Skogsvägen finns på bilderna nedanför (bilder på radhus och fritidshus i närheten av Italienska ängen är bifogat till yttrandet).

Kommentar: Planerad skola tillåts inte uppta 40% av tomtytan, utan det gäller endast för bostäderna. För skolan gäller en största tillåtna byggnadsarea om 1500 kvm på en yta om cirka 10 500 kvm. Det innebär att cirka 14% av området för skola får bebyggas, resterande yta ska vara skolgård och parkering mm. Då det tidigare har varit ett stort byggnadskomplex på platsen bedöms inte föreslagen ny bebyggelse innebära någon betydande påverkan på tätortsbilden eller omgivningen.

Lek och rekreation sida 13 & 14 *“Boverket anger att ett rimligt mått på friyta kan vara 40 kvadratmeter per barn i förskola och 30 kvadratmeter per barn i grundskola. För att inte försvåra för barngrupper att utveckla lek och socialt samspel bör den totala storleken på friytan överstiga 3 000 kvadratmeter”* Det framgår inte om man verkligen har tagit hänsyn till barnens säkerhet i förslaget med flera separerade friytor som dessutom ligger intill parkeringsplatser. Det är också otydligt om förskolebarn kommer att få en egen separat lekyta som helst, enligt Ängelholm kommuns rekommendationer, bör vara på minimum sammanhängande 3000 kvm. Övriga ytor som beskrivs i dokumentet ska ses som komplement, inte ersättning, till dedikerad friyta som tillhör skolans fastighet. Den markerade 3200 kvm öppna gräsytan mot väster är strandskyddad och är ett utmärkt område för lektioner i, t.ex biologisk mångfald. Den privatägda Italienska ängen används redan idag av förskolegrupper för olika aktiviteter. Det bör noteras att båda dessa utpekade

områden används flitig av allmänheten för rekreation. Att betrakta dessa områden som tillgängliga för lekande barn under hela skoldagen är tvivelaktigt.

“Motivet till avsteget är huvudsakligen att grundskoleelever bedöms kunna nyttja omkringliggande ytor för lek och rekreation” Detta är inte en acceptabel anledning till ett avsteg. Kommunen antog en rekommendation maj 2021 att följa Boverkets riktlinjer och att göra avsteg i undantagsfall. Personalens möjligheter till överblick av barnen försvåras med alla olika lekrområden. Allmän parkmark får inte inhägnas och där är lägre krav på skötsel och underhåll än på en skolgård. En diskussion om det höga vattenflöde som, på grund av begränsad avrinning, förekommer vid regn i Magnarps bäck, i det södra grönområdet, har helt uteblivit i planförslaget. Barnens säkerhet har inte prioriterats.

Kommentar: Uppdrag gavs 2019 att ta fram en riktlinje för friytor i kommunen. Dock avslog Kommunstyrelsen att anta framtagen riktlinje (KS § 101). Det finns således inga riktlinjer för friyta i Ängelholms kommun, och friytan bedöms därför från fall till fall utifrån platsens förutsättningar. Boverkets allmänna råd är endast rekommendationer och inte tvingande. Efter samrådet har dock friytan utökats och tillgodoser nu Boverkets rekommendationer. Exakt utformning av skolgården är dock en för detaljerad fråga för detaljplanen. Den allmänna plats som finns kring planområdet kan ses som komplement till friyta där de lite äldre barnen kan vistas. Samma möjlighet finns idag för befintlig skola. Omgivningen kan även utgöra fina miljöer för den pedagogiska verksamheten. Allmänhetens tillgång till den allmänna platsen kommer inte att förändras eller inskränkas. Risk för översvämning vid höga flöden i bäcken beskrivs i planbeskrivningen. På grund av höjdförhållanden kring bäcken bedöms det inte finnas någon risk för att planområdet ska påverkas vid höga flöden.

“En säker gångväg mellan de olika delarna av skolgården samt till de direkt angränsade markområdena behöver därför anordnas.” Prickmark bör upprättas mellan de angränsande markområdena och de intilliggande fastighetsgränserna. Allmänplatsen, Italienska ängen, är privatägd. Det andra grönområdet är strandskyddat. Det finns en skyddad stengårdsgård mellan Italienska ängen och det strandskyddade grönområdet. Förutsättningarna för att bygga direkta gångvägar från skolområdet till dessa platser är inte självklara och skulle behöva undersökas.

Kommentar: Synpunkten noteras. Det finns inget som hindrar att en säker gångväg anordnas inom planområdet på kvarteretsmarken. Allmän plats ska vara tillgänglig för allmänheten, oavsett vem som äger marken.

Naturmiljö sida 14 *“Här finns även sly och buskar som utgör fina miljöer för djurliv och lek.”* Förslaget på placeringen av skolbyggnaden kommer att resultera i borttagandet av det mesta av den befintliga buskvegetationen. En alternativ placering för skolbyggnaden bör tas fram.

Kommentar: Efter samrådet har skolans placering setts över och byggnaden föreslås nu placeras något längre söderut. På så sätt skapas bättre förutsättningar för att så långt möjligt spara befintlig trädunge. En del av träden har fått skydd i plankartan och får inte fällas.

Gatunät sida 14 *“Både Skogsvägen och Haragårdsvägen är smala lokalgator som huvudsakligen används av boende för att angöra sina fastigheter.”* Skogsvägen är en smal

lokalgata som används, förutom av boende, för att komma till nuvarande skolans infart och parkering samt även för sophämtning och godsmottagning. Det finns även ett LSS-boende beläget på Skogsvägen vilken är den enda vägen dit för räddningstjänst, sophämtning, godsleveranser, besökare och anställda. Sophämtning, både vid skolan och LSS boendet, sker två gånger i veckan, dvs, betydligt oftare än för privata boende fastigheter. Haragårdsvägen används som angöringsväg till Humana äldreboende av bilister, räddningstjänst, godsleveranser och sopbilar.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Trafik sida 15 & 16 Trafikutredningen har inte uppmärksammat de faktiska förutsättningarna på Haragårdsvägen eller planförslagets påverkan på hela det omkringliggande vägnätet. Bredden på Haragårdsvägen skiljer sig markant från den enda änden vid Magnarps Byaväg, till den andra änden vid Magnarpsvägen. Mellan Magnarps Byaväg och entrén till Humana äldreboendet är vägen ca 9 meter bred. Efter infarten till Humana och fram till Magnarpsvägen blir vägen av enklare standard och smalare, ca 6 meter bred. Det finns mycket antagande och lite fakta i diskussionen kring motorfordon och trafikflöde. Det finns minimalt med fokus på oskyddade trafikanter dvs barn och föräldrar som går och cyklar på de smala gator, där högerregeln gäller. De farliga trafiksituationer, som har framförts till ordföranden i Samhällsbyggnadsnämnden, och som idag förekommer på Skogsvägen har inte nämnts överhuvudtaget. Vägar för motorfordon, avstånd till busshållplats och möjliga gång- och cykelvägar norrifrån har inte behandlats fast man skriver "Boende norr om planområdet kommer troligen i viss utsträckning fortsatt hämta och lämna sina barn via Skogsvägen." Boende söder om planområdet kan redan idag använda Haragårdsvägen och den stora kommunala parkeringsplats med gångväg till nuvarande skola och har inget behov av att lämna sina barn via Skogsvägen.

Kommentar: Det är inte möjligt att få fram exakta siffror på hur trafikallsträngen för området kommer att se ut i framtiden. Trafikutredning är genomförd på ett vedertaget sätt och ger en indikation på trafiksituationen efter genomförd detaljplan. Trafikförhållanden på andra fastigheter är inte en fråga för den här detaljplanen. Hämta/lämna-zon, parkeringsplatser och skolans entré kommer att anordnas i den södra delen av fastigheten för att så långt möjligt förflytta trafiken till Haragårdsvägen. Det går dock inte att hindra föräldrar från att släppa av sina lite större barn längs med Skogsvägen. Det kommer dock inte att finnas någon angöringsplats för detta vilket förhoppningsvis styr trafiken mer mot Haragårdsvägen.

Nyttotrafiken skapar flera farliga trafiksituationer i samband med angöring till nuvarande skolans sophämnings- och godsmottagningsplats på Skogsvägen. Ett avtal kring tiderna när dessa stora bilar kommer till skolan har ännu inte behandlats varför förslaget om att förhandla avtal i framtiden vid den nya skolan verkar orealistisk.

Kommentar: Efter samrådet har skolans placering och angöring setts över för att få till en mer trafiksäker lösning. Bland annat har skolbyggnaden flyttats något söderut, vändzonen har ersatts med en enkelriktad genomfartsgata som är mer avskild skolgården, samt att cykelparkeringen har flyttats något så att den inte ligger i direkt anslutning till lastzonen.

Man får göra ett antagande att, när skolan antar sina nya lokaler, en ny hyresgäst kommer att behöva använda den gamla skolans sophämtningsplats. En konsekvens av detta är att farliga trafiksituationer med backande lastbilar kommer att kvarstå. Den ena av två enkla enskilda vägar som idag finns från Haragårdsvägen har tidigare kunnat användas för att komma till nuvarande skolområde. Det är viktigt att en framkomlig väg till nuvarande skolområde, fastigheten Vejby 267:1, från Haragårdsvägen finns för att säkerställa, t.ex, räddningstjänstens framkomlighet till alla byggnader även om dessa skulle förbli oanvända. Se förslag på Övriga synpunkter, sida 14.

Kommentar: Om Vejby 267:1 ska etablera en ny verksamhet i de gamla skollokaler krävs sannolikt ett bygglov. I bygglovsskedet behöver verksamhetsutövaren visa hur varuleveranser och utryckningsfordon m.m. ska hanteras så att det kan ske på ett tillfredställande sätt.

Fordon från räddningstjänsten har tidigare kunnat nå byggnader i Sommarsolsområdet via Haragårdsvägen. Denna möjlighet har kraftigt begränsats efter rivningen av vissa av de gamla byggnaderna. För att undvika att vissa brandbilar måste backa vid hörnet Falkvägen/Skogsvägen, borde en framkomlig väg från Haragårdsvägen skapas till Aulan och LSS-boendet. Framkomligheten av motorfordon till Aulan, som har temporär bygglov t.o.m 2022-06-30 för användning som skollokaler, har inte beskrivits överhuvudtaget. Aulan kommer att ha en betydligt större påverkan på trafiksituationen i närområdet, vid användning som festlokal, än eventuella bostäder. Konsekvensen av ett flertal bilar som ankommer till Aulan vid samma tidpunkt, i samband med uthyrning som fest eller föreningslokal, borde ha beskrivits i trafikutredningen.

Kommentar: LSS-boendet ingår inte i detaljplanen och Räddningstjänstens tillgänglighet till boendet är därför inte en fråga för detaljplanen. Framkomlighet för utryckningsfordon så som Räddningstjänst och ambulans säkerställs alltid i bygglovet, där man då har bedömt att dagens lösning är acceptabel. Efter samrådet har man beslutat att riva aulan till förmån för en bättre friyta, då aulan även är i dåligt skick. Idag finns ett servitut som gäller erforderlig bilväg till fastigheten Planbeskrivningen har uppdaterats i detta avseende.

Kollektivtrafik sida 16 Rekommendationen för avståndet till kollektivtrafknära placering i tätorterna av nya skolor är maximalt 500 meter. Avståndet av planområdet, en kilometer, till närmaste busshållplats och brist på avsedda ytor för oskyddade trafikanter gör det mindre lockande och olämplig för barn att självständigt ta sig till skolan. Lokaliseringen av den nya skolan är inte optimal och följer inte Ängelholm kommuns egna intentioner i ÖP 2035. Det är en stor brist att barn kommer att få svårt att självständigt ta sig till skolan på ett säkert sätt med kollektivtrafiken.

Kommentar: Från busshållplatsen Vejbystrand Sandlyckevägen är det cirka 700 meter till skolan, vilket bedöms vara ett acceptabelt avstånd. Det finns flera gång- och cykelnät som knyter an till Skogsvägen. Trafikutredning bedömer det som brukligt att oskyddade trafikanter kan samsas med biltrafik på Skogsvägen, då trafikflödet och tillåten hastighet är låg.

Parkering och utfarter sida 16 "Hämtning och lämning av större barn föreslås kunna ske vid planerad vändplats på den södra sidan av skolan, som även ska användas för sophämtning och varuleveranser." Med hänsyn till barnens säkerhet och upplevd trygghet är detta förslag emot alla intentioner i Barnkonventionen. En samlokalisering av sophämtning, varuleveranser, lämning och hämtning av barn vid skolans entré är direkt olämplig för nybyggnationen av en skola när det finns gott om obebyggd yta alldeles i närheten.

Sida 17 Förslag på vändplats mm. Det är viktigt att främja ett hållbart sätt för föräldrar och barn att ta sig till förskolor och skolor, t.ex med kollektivtrafik, gåendes eller cyklandes. I planförslaget så är flödet som ska tas av gående, med/utan barnvagn, eller cyklande, för att komma till entrén vid skolan och förskolan inte helt enkelt att förstå. Det verkar som om förskoleentrén ligger ganska långt ifrån grindarna samt att trängsel vid själva entrén eventuellt kan uppstå om man kommer dit med en barnvagn, (bild är bifogat till yttrandet). Lämnings/ hämtningsflödet verkar vara mer anpassat för bilburna föräldrar och barn eftersom parkeringsplatserna har närmare till både förskole- och skolentrén.

En av lekplatserna, bild B, är inklämd mellan skolbyggnaden, en cykelparkering, en parkeringsplats och vändzon för varuleveranser och sopbilar, en placering som inte följer grundintentionen i Barnkonventionen. Att lokalisera en vändzon för varutransporter och sophämtning vid en skolentré och i närheten av ett cykelställ ska undvikas. Det finns gott om cykelställ för cyklande barn och föräldrar som kommer norrifrån. Det är inte enkelt att se hur säker det är att komma fram till dessa platser för barn och föräldrar som kommer söderifrån. Det finns ett cykelställ på Skogsvägen som är placerat alldeles intill LSS-boendets parkering och, troligtvis, LSS miljöstationen. (Det framgår inte av kartan om LSS-boendets miljöstation ska vara kvar eller ersättas av cykelparkeringen.) Sophämtning på LSS-boendet sker två gånger i veckan, oftast på morgonen vid tiderna för skolstart. En betydligt säkrare plats för detta cykelställ borde kunna gå att finna om miljöstationen ska finnas kvar. Oavsett placering av miljöstationen bör cykelstället inte placeras nära LSS-boendets parkeringsplatser. För att ha en så säker miljö som möjligt för oskyddade trafikanter i närheten av skolan är det viktigt att prickmark på Skogsvägen får en bestämmelse på plankartan om att den INTE får användas för parkering, enbart staket.

Kommentar: Kommunen instämmer i att parkering utmed Skogsvägen gärna undviks. En bestämmelse om att prickmarken intill Skogsvägen inte får användas för parkering har därför införts på plankartan. Efter samrådet har skolans placering och angöring setts över för att få till en mer trafiksäker lösning. Bland annat har skolbyggnaden flyttats något söderut och vändzonen har ersatts med en enkelriktad genomfartsgata som är mer avskild skolgården. LSS-boendets miljöstation planeras att flyttas till den västra sidan av fastigheten, varpå cykelparkeringen inte bedöms vara någon trafiksäkerhetsrisk. Detaljplanen visar dock bara förslag på cykelparkering för att redogöra att det ryms inom planområdet. Mer exakt placering bestäms först i bygglovet.

Sida 18 "In- och utfart till skolan planeras via Haragårdsvägen. Det finns redan en befintlig anslutning från gamla Sommarsol till Haragårdsvägen som kan nyttjas." Den enskilda vägen som leder fram till den planerade skola och övriga delar av

planområdet är av mycket enkel standard och kommer att behöva byggas om för att klara godstransporter, skapa vändzon och parkeringsplatser. Påverkan av denna ombyggnation på den omgivande miljön bör presenteras. De praktiska utmaningar och säkerhetsaspekterna av att bygga en ny väg, ny skola osv samtidigt som den nuvarande skola på grannfastigheten har pågående verksamhet har inte avhandlats och borde presenteras. Det är otydlig om bredden på vägen som leder fram till vändzonen kommer att tillåta en lastbil och personbil att mötas. En vägplan, som en del av trafikutredningen, bör tas fram som underlag till planförslaget.

Kommentar: Infarten från Haragårdsvägen bedöms vara tillräcklig för att hantera trafiken till och från planområdet. Sista delen av gatan kommer sannolikt att behöva omgestaltas för att kunna ansluta vändzonen på ett bra sätt. Detta bedöms vara ett mindre förändring som inte kräver en vägplan.

“In- och utfart till bostäder ska ske från Skogsvägen. Även här finns en befintlig anslutning på kvartersmark som idag används för att angöra till LSS-boendet. Då det inte bedöms vara lämpligt med backande fordon ut på Skogsvägen regleras att utfart inte får finnas.” Anslutningen som används för att angöra till LSS-boendet är föremål för ett tillsynsärende som ännu inte har hanterats. Det finns bristfälliga kommunala resurser för hantering av anmälda tillsynsärenden varför det kan vara tidsmässigt fördelaktigt att undersöka alternativa angörandemöjligheter till Aulan, LSS-boendet och eventuella bostäder.

Kommentar: Det bedöms inte vara planstridigt att anordna en infart på prickmark, och det är heller inte en lovpliktig åtgärd. Kommunens stadsmiljöenhet har även bedömt att nytt tillstånd inte krävs för infarten. Tillsynsärendet bedöms därmed inte vara något hinder för att kunna användas som infart till nya bostäder. Frågor kopplade till befintligt LSS-boende berör inte planförslaget och behandlas därför inte i den här detaljplanen.

Hälsa och säkerhet sida 18 & 19 Det borde noteras att det, under sommarmånaderna, finns utomhusaktiviteter, t.ex gympa ordnat av Friskis och Svettis, på Italienska ängen. Musik kan höras på långt håll. För det mesta är det bara fritidsverksamhet på gång i skolan vid denna tidpunkt på året varför buller ändå inte borde vara något problem för skolan. Boende i närheten kan ibland uppleva musiken som störande.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Trafiken på Skogsvägen under sommarmånaderna (från mitten av maj till en bit in i september) är av en helt annan karaktär än under övriga årstider. Antal gående och cyklister ökar samt även antal bilar, husvagnar och husbilar, många med vandrarhus eller stranden vid Vejby Udde som mål. Denna trafikökning påverkar fritidsverksamheten men bör inte ha så stor påverkan på skolbarnen under terminstiderna. “...trafiken sannolikt att minska på Skogsvägen då den nya skolans lokalisering innebär att angöring istället kommer att ske från Haragårdsvägen.” Det som bidrar till farliga trafiksituationer på Skogsvägen är inte trafikvolymen utan sopbilar, godstransporter, åsidosättande av högerregeln vid korsningar, överskridande av hastighetsbestämmelser, oskyddade trafikanter samt en enkel vägstandard som

är kvar från 1920-talet och som, trots allt, ger området sin identitet och attraktivitet.

Kommentar: Den nya skolans varuleveranser och sophantering planeras att ske från Haragårdsvägen. Eventuella övriga problem med lastbilar till andra fastigheter på Skogsvägen är inte en fråga för den här detaljplanen.

Översvämning vid höga flöden sida 20 "Sammantaget bedöms därför risken för översvämning från bäcken som liten." Det bör noteras att det blir ett mycket starkt vattenflöde i bäcken efter ihållande regn. Igensättning av gallret har ofta hänt efter mycket regn och blåst vilket leder till en förhöjd vattennivå i Magnarps bäck. Användning av detta strandskyddade område kommer att ställa krav på närvarande personal för att trygga barnens säkerhet.

Kommentar: Synpunkten noteras.

Avfall sida 23 "Sophämtning för bostäderna planeras ske genom gemensamma sopkärl på kvartersmark längs med Skogsvägen." Om denna lösning skulle genomföras är det viktigt att ta hänsyn till vikten av Skogsvägen som turiststråk och säkerställa en etisk tilltalande placering. Att placera ett flertal sopkärl på Skogsvägen kan innebära en brandrisk i ett område där många människor vistas under sommarmånaderna. Med hänsyn till de begränsningar i framkomlighet för räddningstjänsten kan det vara önskvärt med en alternativ placering, och möjligen en dedikerad miljöstation. Det kommer att krävas sopkärl till Aulan och en samlokalisering med de till bostäderna med infart från Haragårdsvägen kan vara att föredra. Det blir en mycket säkrare trafikmiljö om antalet sopbilar som kör på Skogsvägen kan minimeras.

Kommentar: Synpunkten noteras. Sophantering utmed Skogsvägen bedöms vara ett lämpligt alternativ. Sophantering för befintliga bostäder sker redan idag utmed Skogsvägen, och ett fåtal nya bostäder bedöms sannolikt inte leda till ett ökat antal sopbilar.

Barnkonventionen sida 24 "Detta handlar om att säkerställa och utveckla miljöer där barn och unga kan ges en trygg, trygg och tillgänglig plats där de kan vistas på egna villkor." Planförslaget avviker från barnkonventionen när det gäller:

- Samlokalisering av sophämtning, varutransport och skolans entré vid vändzonen.
- Lekområden i närheten av parkeringsplatser.
- Liten sammanhängande friyta samt total friyta understiger Boverkets rekommendationer.
- Förslaget att samsas med allmänheten i användning av grönytor.
- Inga säkra gångvägar mellan skolan och busshållplatser.

Kommentar: Efter samrådet har skolans placering setts över för att få till en bättre trafiklösning och friyta. Bland annat har skolbyggnaden flyttats något söderut och vändzonen har ersatts med en enkelriktad genomfartsgata som är mer avskild skolgården. Även planområdets storlek har utökats något i syfte att få till en bra och sammanhängande friyta som tillgodoser Boverkets rekommendationer.

Ledningsrätt och servitut sida 25 "Detaljplanen berör gemensambetsanläggningen Vejby GA:30 som avser utförande och drift av infartsgata från Skogsvägen. Föreslagen ny

bostadsbebyggelse behöver nyttja gatan för angöring och bör därför bli en del av gemensambetsanläggningen.” Det bör noteras att infartsgatan är föremål för ett tillsynsärende som ännu inte är utrett.

Kommentar: Befintlig infart bedöms inte vara planstridig, och det är heller inte en loypliktig åtgärd. Kommunens stadsmiljöenhet har bedömt att inget nytt tillstånd krävs för infarten. Pågående tillsynsärende bedöms därför inte vara något hinder för detaljplanen.

Planeekonomi sida 26 *“Genomförd trafikutredning har identifierat åtgärdsbehov vid en gång- och cykelöverfart på Haragårdsvägen. Hastighets säkring kan ske med åtgärder som avsmalning av gata eller farthinder.”* Trafikutredningen bör kompletteras med information om trafiken till skolan norrifrån, i synnerhet Falkvägen och Skogsvägen. Det har tidigare tagits fram förslag till åtgärder för hastighets säkring på Skogsvägen. Dessa har inte genomförts efter synpunkter från nuvarande skolan. Behovet att införa hastighetssäkringsåtgärder för att öka säkerheten för oskyddade trafikanter i norra närområdet kvarstår.

Kommentar: Trafikutredningens syfte är att utreda planförslagets påverkan på omkringliggande gatunät. Då den nya skolans in- och utfart förläggs i söder via Haragårdsvägen bedöms detaljplanen inte medföra en försämring för Skogsvägen, tvärtom kan det innebära en förbättring då nuvarande skola endast har infart från Skogsvägen. Därför ses det inte som aktuellt att inom ramen för den här detaljplanen utreda trafiksituationen på Skogsvägen/Falkvägen.

Övriga synpunkter

1) Den framtida användningen av de nuvarande skollokalerna är okänd. Faran med backande bilar när det gäller platsen för godsmottagning och sophämtning kommer att behöva hanteras i framtiden. Dessa problem kommer, förstås, inte att finnas kvar under tiden som lokalerna står tomma MEN det uppstår en ny fara som bör hanteras om planförslaget genomförs. Räddningstjänsten har idag möjlighet att komma till nuvarande skollokaler via Skogsvägen och Haragårdsvägen. Vid hörnet Falkvägen/Skogsvägen behöver vissa brandfordon backa för att kunna köra vidare och komma till parkeringsplatsen och en infart till skolan. Från Haragårdsvägen finns en stängd vägboom på vägen fram till parkeringen och infarten till skolan. Om planförslaget genomförs kommer körvägen till den nuvarande skolans infart via dagens parkering att vara helt avstängd. Det finns bostäder på Falkvägen som angränsar till dagens skolfastighet varför det är viktigt att kunna komma åt alla byggnader på fastigheten Vejby 267:1 med räddningstjänstens fordon för brandbekämpning.

Kommentar: Faran med backande lastbilar på grannfastigheten är inte en fråga för den här detaljplanen. Om Vejby 267:1 ska etablera en ny verksamhet i de gamla skollokalerna krävs sannolikt ett bygglån. I bygglånsskedet behöver verksamhetsutövaren visa hur varuleveranser och utryckningsfordon m.m. ska hanteras så att det kan ske på ett tillfredställande sätt.

Det har dock visat sig finnas ett servitut från 1973 som belastar Vejby 266:5 gällande erforderlig bilväg till De Handikappades Riksförbunds fastighet Vejby 267:1. I befintlig detaljplan är marken för servitut planlagt som kvartersmark, vilket även är fallet i planförslaget. Detaljplanen förhindrar därmed inte servitutets funktion. Det vore dock

önskvärt att flytta eller upphäva servitutet för att kunna nyttja fastigheten Vejby 266:5 på bästa sätt. Om parterna inte kommer överens om detta kan en eventuell ändring eller upphävning av servitutet prövas vid en lantmäteriförrättning. Planförslaget har uppdaterats med en beskrivning kring hur Räddningstjänsten kan nå Vejby 267:1 via planområdet.

2) Brandposter, antal och placeringar, bör beskrivas.

Kommentar: Antal brandposter och dess placering behöver inte bestämmas i detaljplaneskedet. Krav på nya brandposter kan ske i samband med startbesked i bygglovsprocessen.

3) Möjligheten till att ställa av cykelvagnen skulle kunna erbjudas. Att planera för en barnvagns- och cykelvagnsförråd borde uppmuntra och främja barn och föräldrar att gå eller cykla till förskolan.

Kommentar: Synpunkten noteras. Det finns möjlighet att uppföra mindre komplementbyggnader/förråd inom planområdet.

4) Samtliga entréer ska kunna snöröjas vid varje snötillfälle. Upplag för snö behöver planeras i projekteringen. Plats för snö ska finnas i direkt anslutning till plogstråken. Möjligheterna för att röja och lagra snö måste redovisas.

Kommentar: Synpunkten noteras. Frågan behandlas inte i detaljplanen, utan undersöks i senare skede vid projektering av området.

Synpunkter på plankartan

Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:39 - komplettering till yttrande, 2022-02-15

Jag har fått information att det finns ett vägservitut mellan Vejby 266:5 och Vejby 267:1 som ger fastigheten Vejby 267:1 rätt att köra från Skogsvägen till nuvarande skolområde. Jag har gjort en notering om detta (svart text) på nedanstående karta (karta bifogas yttrande). Original karta finns med i mitt yttrande som inskickades 20220212.

Om det stämmer att det finns ett vägservitut anser jag att planbeskrivningen i samrådsunderlaget är felaktig. Därmed bör ett nytt beslut om samråd tas baserat på nytt material. När det gäller mitt tidigare yttrande:

- Mitt påstående angående framkomligheten av räddningstjänsten kan vara felaktig.
- Detta kommer troligtvis att ytterligare minska barnens lekyta på ett oacceptabelt sätt.
- Hänsyn har inte tagits till konsekvenserna av ett vägservitut i trafikutredningen som måste göras om.

Finns det inget vägservitut kan man bortse från detta tillägg.

Kommentar: Servitutet hade missats i samrådet men har nu kompletterats i planhandlingarna. Det är inte ovanligt att större ändringar eller tillägg sker efter samråd. Det föranleder dock inte ett nytt samråd enligt gällande lagstiftning. I befintlig detaljplan är

marken för servitut planlagt som kvartersmark, vilket även är fallet i planförslaget. Detaljplanen förhindrar därmed inte servitutets funktion. Det vore dock önskvärt att flytta eller upphäva servitutet för att kunna nyttja fastigheten Vejby 266:5 på bästa sätt. Om parterna inte kommer överens om detta kan en eventuell ändring eller upphävning av servitutet prövas vid en lantmäteriförrättning. Servitutet upprättades 1973 och gäller erforderlig bilväg till De Handikappades Riksförbunds fastighet Vejby 267:1. Då fastigheten Vejby 267:1 nyttjas för annat ändamål idag som skulle kunna belasta vägen på annat sätt än vad servitutet tillåter, samt att fastigheten själv har en egen infart från Skogsvägen, kan det finnas godtagbara skäl för att upphäva servitutet. Detta är dock en fråga som får utredas av Lantmäteriet. Planförslaget har uppdaterats med en beskrivning kring hur Räddningstjänsten kan nå Vejby 267:1 via planområdet.

Fastigheter Med Mera i Skåne AB, 2022-02-16

Servitut 11-IM5-73/8699.1

Framkomlighet för Räddningstjänsten

I samtliga era handlingar och kartbilder saknas redovisning av i nuvarande Vejby 266:5 överflyttade och inskrivna rättigheter för Vejby 267:1 och markpåverkan på fastigheten Vejby 266:5. Vejby 267:1 saknar annan körväg än den i gällande servitut avtalade. Det berörda området bedöms att ta cirka 600 kvm i anspråk för full framkomlighet med samtliga typer av Räddningstjänstens fordon till fastigheten Vejby 267:1 Bilaga 1: Lantmäteriet 2021-03-21 samt handling servitut med kartbild, 3 sidor. Bilaga 2: Räddningstjänsten Ängelholm fordons aktuella längd, bredd, svängradie, etc, 3 sidor.

Kommentar: Efter samrådet har planhandlingarna uppdaterats med uppgifter om servitutet. I befintlig detaljplan är marken för servitut planlagt som kvartersmark, vilket även är fallet i planförslaget. Detaljplanen förhindrar därmed inte servitutets funktion. Det vore dock önskvärt att flytta eller upphäva servitutet för att kunna nyttja fastigheten Vejby 266:5 på bästa sätt. Om parterna inte kommer överens om detta kan en eventuell ändring eller upphävning av servitutet prövas vid en lantmäteriförrättning. Servitutet upprättades 1973 och gäller erforderlig bilväg till De Handikappades Riksförbunds fastighet Vejby 267:1. Då fastigheten Vejby 267:1 nyttjas för annat ändamål idag som skulle kunna belasta vägen på annat sätt än vad servitutet tillåter, samt att fastigheten själv har en egen infart från Skogsvägen, kan det finnas godtagbara skäl för att upphäva servitutet. Detta är dock en fråga som får utredas av Lantmäteriet. Planförslaget har uppdaterats med en beskrivning kring hur Räddningstjänsten kan nå Vejby 267:1 via planområdet.

Er handling Planbeskrivning sidan 2:

Väsentlig uppgift saknas för att kunna jämföra Skolans nuvarande och blivande möjliga Friyta/skolgård på ifrågasvarande fastigheter Vejby 266:5 mot fastigheten Vejby 267:1. Det framgår inte på bild att fastigheten Vejby 267:1 yta är 14.464 m² med Haragårdsvägen som gräns i syd. Fastigheten Vejby 267:1 ser ut att bara vara ungefär halva ytan eftersom södra delen inte markerats utan lämnats vit. Byggnaden på fastigheten Vejby 267:1 är cirka 2.100 m² i ett plan. Bilaga 3: förslag till beskrivning sidan 2, 1 sida.

Kommentar: Detaljplanen prövar förutsättningar för ny skola inom aktuellt planområde, varpå det är detta som redogörs för i planförslaget. Det bedöms inte vara relevant att jämföra med nuvarande skolans storlek. I övrigt är stora delar av Vejby 267:1 planlagd som allmän

platsmark och är inte för skola/friyta. Planlagd yta för skola och friyta är därmed större för aktuellt planområde.

Er handling Planbeskrivning sidan 4:

Er bedömning att trafiksituationen i området kommer att förbättras är felaktig. Om skolan flyttar till ny tillkommande lokaler och lämnar nuvarande hyresförhållande så kommer fastigheten Vejby 267:1 högst sannolikt att även fortsättningsvis hyra ut lokaler, innebärande i vart fall med nuvarande lika, cirka 40 fordonsrörelser per veckodag.

Kommentar: Bedömningen är att ny detaljplan medför en bättre trafiksituation på Skogsvägen då majoriteten av skolverksamhetens trafik och leveranser istället kommer att färdas via Haragårdsvägen. Framförallt antas situationen kring varuleveranser och sophantering förbättras, då det i dagsläget inte sker på ett tillfredställande sätt. Om Vejby 267:1 ska etablera en ny verksamhet i de gamla skollokalerna krävs sannolikt ett nytt bygglov. I bygglovsskedet kommer verksamhetsutövaren behöva visa hur varuleveranser m.m. ska hanteras så att det kan ske på ett godtagbart sätt.

I anledning av det omfattande planarbete som nu pågår i området föreslår vi att pågående planprocess pausas för att politiskt och planmässigt undersöka möjligheten om huruvida bolagets fastighet Vejby 267:1 borde ingå i detaljplanarbetet med politiskt förslag på lämplig inriktning. Säkert skulle det få en del "problem" att försvinna och några att komma till? Möjligheten att Vejby 267:1 annars kommer att bli "Space left over when Planning" kan inte uteslutas. Någon ytterligare exploatering i nu berörda området kan väl knappast komma att inkludera mer än vår fastighet Vejby 267:1 inom de närmsta 20 åren?

Kommentar: Det är upp till fastighetsägaren att initiera och bekosta en detaljplan. Om det finns önskemål att planlägga fastigheten kan en planansökan skickas in via kommunens e-tjänst.

Synpunkt med namninsamling, 2022-02-15

Trafiksäkerhet

Vejbystrands och Magnarps skolbarn går eller cyklar ofta, ibland tillsammans med sina föräldrar, till skolan. Ibland möter barn och föräldrar nedanstående situation på Skogsvägen på väg till skolans entré eller vid lämning av barn vid parkeringen (bild med backande lastbil är bifogad).

Trafikutredningen har kommit fram till att elever och deras föräldrar som kommer till den nya skolan norrifrån förmodligen kommer att fortsätta att använda Skogsvägen som skolväg. Det framgår inte i planbeskrivningen att trafiksituation i ovanstående foto inte kommer att kunna uppstå i framtiden på Skogsvägen, vid den nuvarande skolans fastighet. En lösning måste tas fram för att dessa farliga trafiksituationer inte fortsätter när en ny skola byggs. Utformningen av vägen från Haragårdsvägen till den nya skolan har inte beskrivits. Detta betyder att det inte är fastställt att ovanstående situation inte heller kommer att kunna uppstå vid, eller på väg till, den nya skolan.

Kommentar: Det kommer att vara smidigare för föräldrar som ska hämta och lämna att göra det via Haragårdsvägen, då skolan hämta/lämna-zon samt entré kommer att förläggas

där. Dock kommer det sannolikt att finnas en del föräldrar som fortsatt lämnar barn längs med Skogsvägen, men detta är inget som detaljplanen kan förhindra.

Utformningen av infarten från Haragårdsvägen och vägen genom strandskyddat och parkområde till den nya skolan behöver beskrivas och handlingarna kompletteras. Påverkan på naturen av infarten och byggandet av den nya vägen behöver undersökas och beskrivas. Vid den nya skolan har sophämtning och godsmottagningen placerats intill skolans entrén och barnlämningsplats. Detta tar inte hänsyn till barnens säkerhet.

Kommentar: Infarten från Haragårdsvägen till området har funnits en längre tid, även när Sommarsol bedrev sin verksamhet. Planförslaget bedöms därför inte innebära någon förändring i detta avseende, varpå en beskrivning inte bedöms vara nödvändig. Efter samrådet har skolans placering och angöring setts över för att få till en bättre och mer trafiksäker lösning. Bland annat har skolbyggnaden flyttats något söderut och vändzonen har ersatts med en enkelriktad genomfartsgata som är mer avskild skolgården.

Skogsvägen blockeras vid godsleveranser och sophämtning (bifogad bild visar exempel på detta). Gång- och cykeltrafikanter tvingas att ta sig runt på bästa sätt, bilister tvingas att vänta för att kunna köra vidare. Denna situation kommer att kvarstå om ingen ny infart ordnas till nuvarande skolans fastighet.

Kommentar: Detta är inte en fråga som hanteras inom ramen för aktuell detaljplan. Den dagen fastigheten Vejby 267:1 vill planlägga sin fastighet kan trafiksituationen för fastigheten utredas.

Barnens friyta och säkerhet

Ängelholms kommun antog, maj 2021, riktlinjer när det gäller utformningen av friytor vid skolor och förskolor som följer Boverkets rekommendationer. Planförslaget som har presenterats understiger rekommendationerna och är därmed ett avsteg från kommunens egna riktlinjer. Det framgår inte att hänsyn har tagits till Barnkonventionen. Parkeringsplatser har prioriterats framför friyta, och barnsäkerheten vid vändzonen och lämningsplatserna kan ifrågasättas.

Kommentar: Uppdrag gavs 2019 att ta fram en riktlinje för friytor i kommunen. Dock avslög Kommunstyrelsen att anta framtagna riktlinje (KS § 101). Friytan bedöms därför från fall till fall utifrån platsens förutsättningar. Det finns en rubrik, "Barnkonventionen" i planbeskrivningen som beskriver hur detaljplanen förhåller sig till barnkonventionen. Däremot har planområdet utökats något efter samrådet i syfte att få till en bättre och mer sammanhängande friyta som nu uppfyller Boverkets rekommendationer.

Det har gjorts en hänvisning till närheten av grönområden som kan användas som komplement till lekytorna. Dessa grönområden får inte inhägnas och används flitigt av allmänheten. Inga inskränkningar i allmänhetens utnyttjande av dessa områden får göras. Det kommer att ställa extra krav på personalen att utöva uppsikt om barnen ska ha fritt tillträde till dessa ytor, i synnerhet som Magnarps bäcken rinner i kanten av södra området. Vid regn uppstår ofta ett högt vattenflöde i bäcken.

Kommentar: Närliggande grönområden ses som en kvalitet för skolan och den pedagogiska verksamheten. Planförslaget kommer inte att innebära några inskränkningar eller förändringar för den allmänna platsmarken.

Övrigt

Radhus: Det är viktigt att säkerställa en bra lösning för den nya skolan och tillhörande friytor innan planläggning och utformning av bostäder påbörjas.

Kommentar: Synpunkten noteras.

En referens och diskussion om följande saknas i planbeskrivningen när det gäller trafik i området kring den planerade nya skolan:

- Farliga trafiksituationer med backande sop- och transportbilar, blockerad väg mm vid den nuvarande skolan. Dessa situationer kommer att kvarstå vid nuvarande skolans fastighet.

Kommentar: Detta är inte en fråga som behandlas inom ramen för aktuell detaljplan då det berör en annan fastighet. Kommunens Stadsmiljöenhet är informerad om problematiken och ska titta på hur backning av lastbilar kan undvikas på Skogsvägen/ Falkvägen.

- Skogsvägen ingår i Ängelholm kommuns cykelplan. Cyklade barn och föräldrar använder denna väg för att komma till Magnarps Skola, förutom Vejbystrands skola.
- Skolklasser från Magnarps skola använder huvudstråket Skogsvägen när de är på cykelutflykt till Vejby Udde och stranden. Skogsvägen används, förstås, även av cyklade Vejbystrandsbor, för att komma till samma utflyktsmål.
- Trafiken på Skogsvägen ökar markant under semesterperioden när fritidsverksamheten på Vejbystrands skola fortfarande pågår. Trafiken som består av gående, cyklister, bilar, husbilar mm kan vara på väg till vandrarhemmet, parkeringen vid Vejby Udde, stranden mm.

Kommentar: Skogsvägen är utpekad som rekommenderat lokalstråk i blandtrafik. Då trafikflödena och hastigheten på Skogsvägen är låg, bedömer trafikutredningen att det är brukligt med blandtrafik, dvs att oskyddade trafikanter och biltrafiken kan samsas om utrymmet.

- Aulan är tänkt att kunna användas som fest- och föreningslokal för uppemot 50 personer men, trots att den angränsar till planområdet, har den utelämnats från planområdet och trafikutredningen.

Kommentar: Efter samrådet har man beslutat att riva aulan till förmån för en bättre friyta, då aulan även är i dåligt skick.

Vi anser att

- Vejbystrands barn och föräldrar måste få en väg till den nya skolan som är säker för gående och cyklister.
- Nuvarande farliga trafiksituationer, bland annat med backande lastbilar, ska inte få kvarstå när det byggs en ny skola och förskola.

- Barnen ska få en friyta i anslutning till skolbyggnaderna som uppfyller Ängelholm kommuns, och Boverkets, riktlinjer.
- Det ska tydligt framgå att Barnkonventionen har efterföljts och att det är barnens bästa som är i fokus.

Kommentar: Synpunkterna noteras. Se svar i ovan kommentarer.

Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:37, 2022-02-16

1. Är orolig över trafiksituationen i gamla Vejbystrand och då menar jag framför allt Falkvägen, som är byggd som en villagata men idag fungerar som genomfartsled. Denna situation förvärras hela tiden eftersom verksamheter startar på Sommarsols område. Gamla Sommarsol använde i stor omfattning Haragårdsvägen.

Kommentar: Skolan som föreslås i detaljplanen planeras att ha in- och utfart från Haragårdsvägen. Det är endast ett fåtal bostäder som planeras angöra via Skogsvägen enligt planförslaget.

2. Sommarsols verksamhet bedrevs på området i massor av år och den verksamheten har också haft en mycket stark prägel på den äldre bebyggelsen i byn. Jag är rädd för att om man ”trycker in” massor av hus, verksamheter och människor på samma yta att detta får en stark påverkan på byns karaktär. Urbaniseringen tar överhand och den trygga och avslappnade miljön som så många eftertraktar i boendet eller på semestern försvinner.

Kommentar: Synpunkten noteras. Detaljplanen medger en skola och ett fåtal radbus/ kedjebuss/parbus. För skolan gäller en största tillåtna byggnadsarea om 1500 kvm på en yta om cirka 10 500 kvm. Det innebär att cirka 14% av området för skola får bebyggas, resterande yta ska vara skolgård, parkering m.m. Sommarsol var ett byggnadskomplex som upptog stora ytor. Marken där nya bostäder planeras var tidigare bebyggt av Sommarsol. Föreslagen ny bebyggelse bedöms inte innebära någon större skillnad i omfattning, och därför beller inte någon betydande påverkan på tätortsbilden eller omgivningen.

3. Planen visar att man vill bebygga så många kvm som möjligt. Vad blir effekten på rörelseflödet för människor som ska verka på området, biltrafik, eventuella ambulanser eller brandkår och inte minst de som bor och kommer att bo på området?

Kommentar: Exploateringsgraden bedöms vara lämplig utifrån vad som tidigare har funnits på platsen och omgivningen. Trafikalstring och flöden har undersökts i en trafikutredning som bedömer att planförslaget innebär en liten påverkan på omgivande gatunät. Enligt planförslaget ska transporter och Räddningstjänst nå skolan via Haragårdsvägen, vilket bedöms vara en förbättring jämfört med dagsläget.

Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:67, 2022-02-16

Vi motsäger oss att Italienska ängen skall räknas som skolgård. Den är till för allmänheten och självklart får skolbarnen också vistas där, men inte som en skolgård.

Kommentar: Den Italienska ängen kommer fortsatt att vara planlagd som allmän platsmark och ska vara tillgänglig för allmänheten likt idag.

Fastighetsägare till fastigheten Vejby 15:429, 2022-02-15

I kommunens planbeskrivning står det:

”Skolor och förskolor ska placeras strategiskt samt ha goda kommunikationer vad gäller kollektivtrafik, vägar samt gång- och cykelvägar.”

Kollektivtrafik ska enligt kommunen finnas inom 500 meter, vilket inte är fallet här, vilket är dubbelt så långt. Detta resulterar i att fler bilar kommer att trafikera vägar och gator till och från skolan av föräldrar som kör sina barn. Detta påverkar både trafiken och miljö på ett negativt sätt.

Vad beträffar gång- och cykelvägar så finns ingenting av detta till och från den nytänkta skolan.

Kommentar: Från busshållplatsen Vejbystrand Sandlyckevägen är det cirka 700 meter till skolan, vilket bedöms vara ett acceptabelt avstånd. Det finns flera gång- och cykelnät som knyter an till Skogsvägen. Trafikutredning bedömer det som brukligt att oskyddade trafikanter kan samsas med biltrafik på Skogsvägen, då trafikflödet och tillåten hastighet är låg.

Skolgård:

Som idrottslärare anser jag att det är alltför dålig planering av skolgårdens yta. Det bör finnas en större plan för bollaktivitet såsom fotboll, brännboll m.m. det finns ingen sådan plan i närheten eller närhet till idrottsplats.

Kommentar: Omkringliggande grönområden i sydväst bedöms kunna användas för den typen av aktiviteter. Samma förutsättningar finns för befintlig skola på grannfastigheten.

STÄLLNINGSTAGANDE

Planhandlingarna kompletteras vad gäller:

- Planområdet har utökats och omfattar nu även hela fastigheten Vejby 266:6. Syftet med utökningen är att få till en större och mer sammanhängande friyta.
- Området som tillåter bostadsbebyggelse har utökats, vilket gör att fem, istället för tidigare fyra, radhus, parhus eller kedjehus kan uppföras.
- Planhandlingarna har kompletterats med en beskrivning om strandskydd, samt en planbestämmelse (a₂) som upphäver det återinträdde strandskyddet.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med en text om biotopskyddsområde.
- För att möjliggöra sadeltak har bostädernas höjd ändrats från 8,5 meter till 9 meter nockhöjd. En minsta och högsta takvinkel regleras för att säkerställa sadeltak. Bestämmelsen om att det ska vara gröna tak på bostäderna har utgått från plankartan då gröna tak på sadeltak inte är väl lämpat.
- En beskrivning om förändringar i höjdförhållandena inom planområdet, samt en sektion, har tillförts planbeskrivningen.
- För att säkerställa att de lite större träden som bedöms vara viktiga att bevara inte fälls, har en planbestämmelse om att *”Träd som har en brösthöjdsdiameter över 40 cm får inte fällas”* (n₂) samt marklov (a₃) tillförts plankartan.
- Trafikutredningen har reviderats utifrån förändrat förslag. Planbeskrivningen har uppdaterats i detta avseende.

- Det bedöms inte vara önskvärt med backande fordon ut på Skogsvägen, varpå bestämmelsen n₁ – ”Marken får inte användas för parkering” har tillförts plankartan.
- Texterna om marföroreningar och översvämningsrisk har reviderats i planbeskrivningen utifrån Länsstyrelsen synpunkter.
- Befintlig transformatorstation inkluderas i planområdet och bekräftas i plankartan (E₁).
- En bestämmelse om att gemensamhetsanläggning ska anordnas för sophantering har tillförts plankartan (a₁).
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om ett servitut som belastar Vejby 266:5.

NAMNLISTA

Följande har under samrådet inkommit med synpunkter som ej tillgodosetts:

- Trafikverket, 2022-02-08
- Lantmäteriet, 2022-02-07
- Nordvästra Skånes Renhållning (NSR) AB, 2022-02-16
- Magnarps intresseförening, 2022-02-09
- Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:39, 2022-02-12 och 2022-02-15
- Fastigheter Med Mera i Skåne AB, 2022-02-16
- Fastighetsägare till fastigheten Vejby 15:429, 2022-02-15
- Synpunkt med namninsamling, 2022-02-15
 - Fastighetsägare till fastigheten Vejby 15:429
 - Boende på Bergfinksvägen 4B
 - Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:39
 - Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:99
 - Fastighetsägare till fastigheterna Vejby 135:123 & Vejby 135:174
 - Boende på Gasverksgatan 10C
 - Boende på Tegelbruksgatan 8
 - Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:175
 - Fastighetsägare till fastigheten Vejby 135:73
 - Fastighetsägarna till fastigheten Vejby 135:95
 - Fastighetsägarna till fastigheten Vejby 135:105
 - Fastighetsägarna till fastigheten Vejby 135:106
 - Fastighetsägarna till fastigheten Vejby 135:205

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Utlåtande har upprättats av planarkitekt Amelie Hillåker

SAMHÄLLE/PLANENHETEN

Ängelholm den 22 april 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 rättslaggrunden 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.