

Samrådsredogörelse avseende

Detaljplan för fastigheten Östra Spång 4:48 m.fl. "Nordöst Skåneporten", Skåneporten, Örkelljunga kommun, Skåne län

Hur samrådet har bedrivits

Sakägare enligt fastighetsförteckningen samt berörda förvaltningar och myndigheter har beretts tillfälle till samråd av ärendet enligt Plan- och bygglagen (PBL 2010:900) 5 kap § 11 genom översändande av handlingar. Programrådet varade från 17 januari 2019 till 7 februari 2019. Under samma tid har förslaget varit utställt i kommunhuset, på Örkelljunga kulturhus och på kommunens hemsida. Kungörelse har gjorts i HD/NST 2019-01-17.

Inkomna yttranden under samrådet

De nedanstående synpunkterna har kommit in under remisstiden.

Synpunktsförfattare

Inkom

Statliga myndigheter

| | |
|-------------------------|------------|
| Länsstyrelsen Skåne län | 2019-01-23 |
| Lantmäteriet | 2019-01-28 |
| Trafikverket | 2019-02-07 |
| Försvarsmakten | 2019-01-21 |

Kommunala instanser (internt)

| | |
|----------------------------------|------------|
| GIS Samordnare 6K kommuner | 2019-01-29 |
| Räddningstjänsten Skåne Nordväst | 2019-02-04 |
| Söderåsens Miljöförbund | 2019-02-06 |

Berörda kommuner, statliga verk, företag och intresseorganisationer

| | |
|--------------------|------------|
| Ängelholms kommun | 2019-01-17 |
| Hässleholms kommun | 2019-02-01 |
| Laholms kommun | 2019-02-05 |

Berörda - fastighetsägare och andra

Se bilaga. Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 1

2019-02-04

Sammanställning av inkomna yttranden med kommentarer

Här följer en sammanfattning av innehållet i yttrandena och kommunens kommentarer till yttrandena. Yttrandena finns i sin helhet att tillgå på Samhällsbyggnadsförvaltningen, Örskelljunga kommun.

Statliga myndigheter

Länsstyrelsen Skåne län

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

Kommunens kommentar:

Noteras.

Lantmäteriet

Lantmäterimyndigheten har ingen erinran ur fastighetsbildningssynpunkt i detta skede av detaljplanen.

Lantmäteriet återkopplade även en del förbättringsförslag på plankartan såsom att ange aktualitetsdatum för underlag, koordinatsystem i höjd och plan, korrigerande av textelement och utskriftsformat på plankartan, samt förtydligande om ansvarsförhållande och avtal i planbeskrivningen.

Kommunens kommentar:

Synpunkterna noteras och underlaget korrigeras enligt förslag.

Trafikverket

1. Planområdet är beläget utmed väg 24 och väg E4. Trafikverket anser att det ska framgå i planbeskrivningen att vägarna är av riksintresse för kommunikationer, och är funktionellt prioriterade vägar.

Kommunens kommentar:

Planbeskrivningen förtydligas enligt förslag.

2. Utmed väg E4 gäller enligt Länsstyrelsens beslut ett utökad bebyggelsefritt avstånd om 50 meter från vägområdesgräns, vilket innebär att det område som är markerat med prickmark i plankartan måste utökas. Utmed riksväg 24 gäller ett utökad bebyggelsefritt avstånd om 30 meter från vägområdesgräns. Den del av kvartermarken som är inom detta avstånd från väg 24 ska markeras med prickmark. Byggrätter i planen måste därmed flyttas ut på erforderligt avstånd från väg E4 och väg 24.

Kommunens kommentar:

Planförslaget ändras enligt förslag.

3. Placering av parkeringsplatser och andra anläggningar som kan inverka menligt på trafiksäkerheten, enligt §47 Väglagen, måste göras utanför säkerhetszonen, vilken är 7 meter (väg 24) respektive 10 meter (E4) för de aktuella vägarna. Trafikverket anser därför att området inom detta avstånd bör markeras med annat än kvartersmark i planen, t e x bestämmelsen "NATUR".

Kommunens kommentar:

Bedömningen är att området inom säkerhetszonen är så högt beläget (ca 8-10 meter över vägarna) att användningsbestämmelsen NATUR inte behövs för att säkerställa trafiksäkerheten.

4. Det ska framgå i planbeskrivningen att cirkulationsplatsen finansieras av kommunen/exploatören men genomförs av Trafikverket.

Kommunens kommentar:

Planbeskrivningen förtydligas enligt förslag.

5. Det ska framgå att ett medfinansieringsavtal ska tecknas mellan Trafikverket och kommunen för åtgärder rörande den statliga vägen. Det inkluderar t ex även eventuella åtgärder för gc-vägen under riksväg 24 till planområdet. Medfinansieringsavtalet ska tecknas innan detaljplanen föres till antagande.

Kommunens kommentar:

Planbeskrivningen förtydligas enligt förslag och avtal tecknas innan antagande. Ett förslag på avtal som reglerar medfinansieringen har tagit fram gemensamt av Trafikverket och kommunen.

6. Trafikverket anser att planområdesgränsen ska förläggas i gränsen för det framtida vägområdet för väg 24, med utbyggnaden av cirkulationsplatsen. Då blir ansvar för markområdet, som nu är utanför planområdet, och som ska höjdsättas för terrassering av området och för den nya gc-vägen, även reglerat i planen.

Kommunens kommentar:

Kommunens bedömning är planläggning som inkräktar på eventuell framtida utbyggnation av vägen ej behövs. Att planlägga kommer istället att medföra att området behöver en ny detaljplan om belägen behöver byggas ut. En ny planprocess enbart för att ändra användningsbestämmelsen av ett mindre område bedöms ej vara av samhällsekonomisk nytta då ny planläggning tar stora resurser i anspråk. Ett planlöst läge är att föredra och ansvarförhållande regleras lämpligast i avtal mellan kommun och Trafikverket.

7. I samband med utbyggnaden av den aktuella cirkulationsplatsen på väg 24, anser Trafikverket att anslutningen av den befintliga enskilda vägen norrifrån till väg 24 ska stängas. I bestämmelser för planen kan tilläggas att anslutningen ska stängas då cirkulationsplatsen är byggd, vilket styr tidpunkten för stängning, men möjliggör användning av anslutningen fram tills dess. För användning av denna anslutning för transporter under utbyggnaden av det aktuella planområdet, krävs att en ansökan skickas in till Trafikverket om förändrad anslutning.

Kommunens kommentar:

Stängningen av befintlig enskild väg bedöms lämpligast regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket. En ansökan har skickats in till Trafikverket som bedömt att ingen ändring eller flyttning av anslutningen behövs och anslutning i nuvarande utformning kan trafikeras av både personbilar och lastbilar samt skogstransporter. (Trafikverkets ärendenummer: TRV 2019/20202).

8. Det planerade fördröjningsmagasinet utmed väg 24 ska placeras på ett avstånd av minst 10 meter från väg 24, så att erforderligt säkerhetsavstånd från vägen uppnås. En bestämmelse får införas i området för "NATUR" avseende fördröjningsmagasin, om placering på erforderligt säkerhetsavstånd från den statliga vägen. Magasinet måste förses med ett utlopp, så att negativ påverkan på vägkroppen för väg 24, med framtida utbyggnad undviks. En lösning för detta ska framgå i planbeskrivning och plankarta.
Om ett utfallsdike från fördröjningsmagasinet ska anordnas ned till Lärkesholmsån, ska diket förläggas på erforderligt avstånd från väg 24.

Kommunens kommentar:

Avstånden har ändrats och reglerats i plankartan.

9. I planområdet planeras bl a besöksintensiv verksamhet som detaljhandel och drivmedelsförsäljning/restaurang. Trafikverket bedömer att det finns risk att det kommunala gatunät som föreslås i planen inte räcker till för den trafikmängd som planeras enligt genomförd trafikutredning.
Kommunen måste visa att gatunät och planerade in- och utfarter från de planerade verksamheterna inte riskerar att skapa kapacitetsproblem som kan ha en negativ påverkan på framkomligheten på väg 24.

Kommunens kommentar:

Gatunätet har ändrats. In- och utfarter är ej fastställd i plankartan och prövas i bygglovsskedet i kontakt med väghållaren.

10. Kommunen redovisar i planbeskrivningen att kommunen eller den aktuella planen inte omfattas av förordningen om Omgivningsbuller. Trafikverket vill dock påpeka att väg E4 har över 3 miljoner fordon per år, varför åtgärdsprogram bör vara aktuellt.

Kommunens kommentar:

Vid den aktuella platsen visar NVDB (nationell vägdatabas) på en beräknad mängd om 5 666 total (ÅDT) årsdygnstrafik (information hämtad 2019-03-26). Detta blir strax över 2 miljoner fordon per år. Skulle trafiktäthet överstiga tre miljoner fordon per år ska Trafikverket kartlagt buller från vägtrafiken (4 § Förordning (2004:675) om omgivningsbuller).

11. Kommunen bör i planen redovisa gällande riktvärden för trafikbuller avseende kontorslokaler och om riktvärden kan innehållas med planförslaget.

Kommunens kommentar:

Enligt lag finns inget krav på att redovisa riktvärden för trafikbuller i

planbeskrivningen när det gäller kontorslokaler. Krav och uppföljning av bullernivåer hanteras lämpligast i bygglovsskedet.

12. I planförslaget frångås de rekommenderade skyddsavstånden ur risksynpunkt från de statliga vägarna. Trafikverket anser därför att kommunen ska genomföra en riskutredning för området, för att erforderliga skyddsavstånd och eventuella skyddsåtgärder ska klargöras. I annat fall bör en uppdelning av bestämmelserna för markanvändningen införas planen för att skyddsavstånd i enlighet med RIKTSAM ska uppnås.

Kommunens kommentar:

Plankartan har korrigerats och skyddsavstånden har utökats genom uppdelning av markanvändning i enlighet med RIKTSAM (Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen - Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods).

13. Trafikverket anser att en god planering som bidrar till transport- och miljöpolitiska mål förutsätter tillgänglighet till de aktuella planområdena med kollektivtrafik, gång- och cykel. Trafikverket anser att kommunen snarast ska inleda en dialog med Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Skånetrafiken om kollektivtrafikförsörjning av områdena.

Kommunens kommentar:

Dialog gällande kollektivtrafik pågår kontinuerligt. Kollektivtrafikens möjlighet till hållplatser beaktas i angränsande detaljplaner. Möjligheten till gång- och cykelväg hanteras i detaljplanen, samt i angränsande detaljplaner för att säkerställa möjligheten till gång- och cykelstråk för såväl besökare, kunder och anställda inom området.

14. Trafikverket anser vidare att kommunen bör bygga en säker, gen och trygg cykelväg till planområdet, med beläggning, för att möjliggöra cykling till områdena. Vi anser även att cykelväg inom planområdet ska finnas som förbindelse till alla verksamheterna. Detta bör framgå i planbeskrivningen.

Kommunens kommentar:

Planbeskrivningen har förtydligats gällande gatornas utformning och möjligheten till gång- och cykelväg till området och de planerade verksamheterna.

Försvarsmakten

Försvarsmakten har mottagit detta ärende på remiss. Ser inte att detta rör våra intressen, vad är orsaken till att det är skicka till Försvarsmakten?

Kommunens kommentar:

Noteras.

Anledningen till att Försvarsmakten kontaktats är att kommunens översiktsplan ÖP07 pekat ut området som intresseområde för försvarsmakten.

Försvarsmaktensintresseområde kommer att ses över och stämmas av med försvarsmakten på nytt.

Kommunala instanser (internt)

GIS Samordnare 6K kommuner

Samrådshandlingen innehåller stavfel.

Kommunens kommentar:

Stavfelen korrigeras.

Räddningstjänsten Skåne Nordväst

Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75 meter (ska framgå i detaljplanen).

Kommunens kommentar:

Avstånd mellan brandposter och plats för uppställningsplats är inget som regleras i detaljplanen. I detaljplanen möjliggörs dock detta, och frågan prövas sedan ni bygglovskedet. Bedömningen detaljplanens flexibilitet möjliggör en ändamålsenlig byggnation även när det gäller möjliggörande av brandposter och uppställningsplatser.

Avstånden har lagts till i planbeskrivningen.

Söderåsens Miljöförbund

Motiveringen att närliggande Natura 2000 område ej berörs bör förtydligas. Dagvattenhanteringen inom området bör beskrivas mer utförligt.

Kommunens kommentar:

Motiveringen, om vad som ligger till grund för bedömningen att Natura 2000-området inte berörs, förtydligas i planbeskrivningen - Natura 2000-område ligger uppströms och bedöms därför ej påverkas. Även hanteringen dagvatten förtydligas i planbeskrivningen.

Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer

Ängelholms kommun

Ängelholms kommun har inga synpunkter att framföra på detaljplanen.

Kommunens kommentar:

Noteras.

Hässleholms kommun

Hässleholms kommun har inget att erinra.

Kommunens kommentar:

Noteras.

Laholms kommun

Laholms kommun har inget att erinra mot förslag till detaljplan.

Kommunens kommentar:

Noteras.

Region Skåne

Region Skåne vill uppmärksamma kommunen på att...

1. ...planområdet är lokaliserat i ett läge som inte är kollektivtrafikförsörjt och saknar förutsättningar för effektiv kollektivtrafikförsörjning.

2. ...planområdet är otillgängligt för cykel och riskerar att bidra till ökade personbilstransporter och koldioxidutsläpp.

Kommunens kommentar:

1. Kommunen arbetar med att möjliggöra hållplats för kollektivtrafik i närområdet. Verksamhetsområdet bedöms även kunna bidra till utökad underlag för kollektivtrafik för befintliga och framtida verksamheter i området.
2. Planområdet är anslutet till gång- och cykelväg till Örkelljunga tätort. Gång- och cykelväg kommer att få högre standard i samband med utbyggnationen av planområdet.

E.ON Energidistribution AB

E.ON påpekar att man har behov av yta för transformatorstation samt utrymme för kommande ledningar in i området för att kunna försörja de nya verksamheterna.

Kommunens kommentar:

Kommunen har haft ytterligare kontakt med E.ON. Inom planområdet har områden för teknisk anläggning och ledningsområde lagts till, samt har allmän platsmark utökats som möjliggör ledningar.

Berörda - fastighetsägare och andra

Numrering av synpunktsförfattare följer nummer ordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 1

Synpunktsförfattaren anser att gång- och cykelvägen ska planläggas som gång- och cykelväg på plankartan, samt att gång- och cykelväg ska ansluta både till befintlig passage under väg 24 och till befintlig väg mot Lärkesholm.

Kommunens kommentar:

En detaljplanen får inte vara mer detaljerad än som behövs med hänsyn till planens syfte. I detta fall inryms gång- och cykelväg inom området planlagt som GATA. GATA är en generell användningsbestämmelse som tillämpas för områden för både fordonstrafik och gång- och cykeltrafik inom en tätort eller för trafik som har sitt mål vid gatan. Användningen inrymmer de vanliga arrangemangen av trafikordningar, såsom trottoarer, cykelvägar, planteringar, gräsytor med mera.

Bedömningen är att kommunen säkerställt möjligheten att anlägga en säker gång- och cykelväg inom området planlagt som GATA, och att en mer precis bestämmelse för gång- och cykelväg inte krävs. En förprojektering har legat till grund för att säkerställa att ytan för detta är tillräckligt.

Ändringar i planhandlingarna efter samråd:

Synpunkter som inkommit under samrådstiden föranleder vissa ändringar i planförslaget. Följande större ändringar har gjorts i planförslaget efter samrådet:

Plankartan:

- Säkerhetsavstånd till vägar har utökats i enlighet med RIKTSAM (Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen - Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods). Detta har dels hanterats genom utökat bebyggelsefritt område längs med vägarna, samt förändring av användningsbestämmelser i enlighet med RIKTSAM.
- Område för tekniska anläggningar har tillkommit för att tillgodose behovet av tekniska anläggningar och transformatorstationer.
- Vägnätet har korrigerats för att tillgodose områdets behov.
- Färgläggning och användningsbestämmelser har korrigerats för att tydligare motsvara områdets användning.

Planbeskrivningen:

- Diverse förtyliganden av ändringarna i plankartan.
- Diverse förtyliganden utifrån samrådsredogörelsen.

Medverkande tjänstemän

Samrådsredogörelsen har upprättats av planarkitekt Ulf Liljankoski.

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Örkelljunga den 31 maj 2019

Kristian Swärd
Samhällsbyggnadschef

Ulf Liljankoski
Planarkitekt