

## Samrådsredogörelse avseende

# Detaljplan för del av fastigheterna Östra Spång 4:9 och Östra Spång 6:7 med närområde, "Del av sydväst Skåneporten" i Örkelljunga kommun

### 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. Samrådet varade från 2019-05-06 till 2019-05-27 Under samma tid har förslaget varit utställt i kommunhuset, på Örkelljunga kulturhus och på kommunens hemsida.

### Inkomna yttranden under samrådet

De nedanstående synpunkterna har kommit in under remisstiden.

#### Synpunktsförfattare

#### Inkom

#### Statliga myndigheter

Länsstyrelsen Skåne	2019-05-24
Trafikverket	2019-05-27
Lantmäteriet	2019-05-15
Försvarsmakten	2019-05-27

#### Kommunala instanser (internt)

Räddningstjänsten Skåne Nordväst	2019-05-10
Söderåsens Miljöförbund	2019-05-17
Kommunstyrelsens arbetsutskott, Örkelljunga kommun	2019-05-22
Samhällsbyggnadsförvaltningen, bygglov	2019-05-27

#### Berörda kommuner, regioner, företag och intresseorganisationer

Örkelljunga scoutkår	2019-05-03
E.ON	2019-05-20
Region Skåne	2019-06-03 (sent inkommen)

## **Berörda - fastighetsägare och andra**

Se bilaga. Numrering av synpunktsförfattare följer nummerordningen i bilagan.

Synpunktsförfattare 1	2019-05-27
Synpunktsförfattare 2	2019-05-27
Synpunktsförfattare 3	2019-05-27

## **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, Örkelljunga kommun.

## **Statliga myndigheter**

### *Länsstyrelsen*

### **Länsstyrelsens formella synpunkter**

#### **Miljö kvalitetsnormer för vatten**

Det aktuella planförslaget innebär att stora ytor kommer att hårdgöras vilket kommer att leda till en högre avrinning av dagvatten. I detaljplanen föreslås att dagvattnet i första hand infiltreras inom planområdet och i andra hand avledas till ett fördröjningsmagasin som finns söder om planområdet. Från magasinet leds dagvattnet vidare till Lärkesholmsån. Kommunen gör dock bedömningen att miljö kvalitetsnormerna kommer fortfarande att uppnås i samband med planens genomförande. Länsstyrelsen saknar ett förtydligande över på vilket sätt dagvattenhanteringen kommer att lösas inom planområdet, eftersom det enligt planbeskrivningen kommer att ske på kvartersmark. Om det krävs behöver även plankartan kompletteras med planbestämmelser som säkrar en god dagvattenhantering inom kvartersmarken. Om det krävs åtgärder för att klara miljö kvalitetsnormer för vatten behöver det hanteras istället inom allmän platsmark.

#### **Strandskydd**

En kommun kan genom bestämmelse i detaljplan upphäva strandskyddet enligt 4 kap 17 § plan- och bygglagen om det finns särskilda skäl enligt 7 kap 18 c-d §§ miljöbalken. Intresset av att ta området i anspråk på ett sätt som avses med planen ska väga tyngre än strandskyddsintresset.

Länsstyrelsen har skyldighet att i samrådet verka för att strandskyddet inte hävs i strid med 7 kap 18 c-g §§ miljöbalken. Länsstyrelsen ska också pröva kommunens beslut att upphäva strandskyddet i en detaljplan om det befaras att strandskyddet upphävs i strid med gällande bestämmelser. Det är endast själva förfarandet för upphävandet av strandskyddet som regleras i plan- och bygglagen. De lagliga förutsättningarna för att upphäva strandskyddet i detaljplan regleras i 7 kap. miljöbalken.

Sydväst om, utanför, det föreslagna planområdet rinner Lärkesholmsån som omfattas av 100 meter strandskydd. Mellan planområdet och Lärkesholmsån finns en fördröjningsdamm. Enligt uppgift från Örkelljunga kommun är dammen anlagd som ett fördröjningsmagasin av Trafikverket ca 2005 i samband med anläggandet av E4. Eftersom dammen är anlagd efter

Länsstyrelsens beslut 2002 gällande den geografiska avgränsningen för strandskydd, under 100 meters bredd, inom Örskelljunga kommun, kan den således inte omfattas av strandskydd enligt beslutet. Som ett nyanlagt vatten efter Länsstyrelsens beslut 2002, skulle den kunna omfattas av det generella strandskyddet. Länsstyrelsen bedömer dock att dammen inte omfattas av strandskydd då den är att betrakta som en teknisk anläggning avsedd att fördröja dagvattnen.

Det föreslagna planområdets sydvästra del kommer därav inom strandskyddsområdet för Lärkesholmsån med ca 30-40 meter. Planområdets sydvästra gräns har förlagts precis utanför en mindre väg som Skåneleden följer. Området vid Lärkesholmsån bedöms enligt kommunens naturvårdsprogram ha ett högt naturvärde med stor positiv betydelse för biologisk mångfald.

Av planhandlingarna framgår att kommunen avser upphäva strandskyddsområdet i den nedre delen inom föreslaget planområde. Kommunen har åberopat särskilda skäl enligt 7 kap 18 c § punkt 1 och 5; dels att området redan tagits i anspråk på sådant sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften, dels att området behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området.

Länsstyrelsen anser att de åberopade särskilda skälen inte är godtagbara. Länsstyrelsens bedömning är att aktuellt strandskyddsområde inte har tagits i anspråk på ett sådant sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Kommunen har inte heller på ett uttömmande sätt visat/redogjort varför den planerade verksamheten inte kan tillgodoses utanför det strandskyddade området. Länsstyrelsen anser att en annan disposition/utformning av planområdets nedre del, som inte gör intrång på strandskyddsområdet, bör vara möjlig och bör studeras. Eventuellt kan strandskyddsområdet och dess bestämmelser förenas med de verksamheterna inom området/detaljplanen som man vill utveckla.

### **Länsstyrelsens rådgivning**

#### ***Information om fornlämningar***

Av handlingarna bör det framgå att det inom området finns en fornlämning i form av en fossil åkermark, fornlämning nr 284 i Örskelljunga socken. Fornlämningar är skyddade i 2 kap kulturmiljölagen och för ingrepp i fornlämning erfordras särskilt tillstånd enligt samma lagstiftning. Exploatör ska således i god tid hålla enskilt samråd med länsstyrelsens kulturmiljöenhet.

### **Länsstyrelsens bedömning**

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras och redogör för markens lämplighet för sitt ändamål gällande miljö kvalitetsnormer för vatten och strandskydd enligt ovan så att det visas att platsen är lämplig för den förändring som föreslås har inte länsstyrelsen några synpunkter utifrån 11 kap. 10 - 11 §§ PBL.

*Kommunens kommentar:*

*Dagvattnen*

*Detaljplanen har kompletterats med en dagvattenutredning som visar att dagens lösning med öppna diken som avleder dagvattnet mot fördröjningsdammen i söder bör bibehållas vid*

*exploatering. Infiltrationsförhållandena bedöms som goda inom planområdet och en lösning med öppna diken möjliggör fördröjning, infiltration och rening av dagvatten.*

*Det dagvatten som inte infiltreras i öppna diken föreslås avledas till befintlig fördröjningsdamm i planområdets södra del. Beräkningar av dammens kapacitet visar att dammen har goda förutsättningar för att ta emot det tillkommande vattnet vid en full exploatering av området.*

*Föroreningsberäkningar har gjorts för den planerade exploateringen. De renings- och fördröjningsåtgärder som föreslås för området ger goda förutsättningar för att nå miljö kvalitetsnormer för vatten.*

*För att säkerställa att åtgärder vidtas för att klara miljö kvalitetsnormer för dagvatten har planområdet utökats mot söder så att även befintlig fördröjningsdamm omfattas. Området planläggs som allmän platsmark Natur och bestämmelse införs att fördröjningsdamm för dagvatten ska finnas. För att främja infiltration av dagvatten inom kvartersmark och minska belastningen på dammen införs en reglering av hur mycket av kvartersmarken som får hårdgöras. Bestämmelse införs också om att öppna diken ska finnas för avledning, rening och fördröjning av dagvatten.*

*Planbeskrivningen kompletteras med resultat från dagvattenutredningen och de planbestämmelser som införs för hantering av dagvatten.*

#### *Strandskydd*

*Till granskningskedet justeras planområdets utformning så att gällande gräns för strandskyddat område kan bevaras. Kvartersmark för handel, verksamheter etc. förläggs utanför strandskyddat område. Bestämmelse om att strandskyddet ska upphävas utgår.*

*Huvuddelen av det strandskyddade området planläggs som allmän platsmark Natur. Mellan befintlig grusväg (Skåneleden) och gräns för strandskydd planläggs en ca 20 m bred remsa som rastplats vilket bedöms vara förenligt med strandskyddets syfte. Mark för rastplats omfattas av prickmark (mark som ej får bebyggas).*

#### *Fornlämningar*

*Avsnittet gällande fornlämningar inom området kompletteras.*

### **Lantmäteriet**

#### **Fastighetsrättsliga frågor**

I planbeskrivningen bör det förtydligas att E-området möjliggör avstyckning för transformatorstation samt att ledningsrätt kan bildas inom utlagt u-område. Det är endast ledningshavare som kan ansöka om ledningsrätt och gör det med stöd av ledningsrättslagen.

Det bör även framgå att kommunen har möjlighet att lösa in mark som enligt en detaljplan ska användas för allmän plats utan att avtal föreligger med fastighetsägaren (PBL 6:13). Kommunen är skyldig att förvärva den allmänna platsmarken om fastighetsägaren begär det (PBL 14:14). Även de ekonomiska konsekvenserna av detta bör belysas i planbeskrivningen. Ersättning för marken bestäms enligt reglerna i expropriationslagen om ingen annan överenskommelse träffas.

#### **Parkering**

Planbeskrivningen anger att det finns en pendelparkering som "enligt planförslaget föreslås flyttas närmare väg 24". Det finns dock inget användningsändamål eller bestämmelse i förslaget som anger parkering, endast i

illustrationskartan. Planförfattaren bör fundera på om pendlarparkering ingår i de ändamål som finns enligt förslaget. Om avstyckning för parkering som självständig användning ska vara möjlig, bör området vara utlagt som kvartersmark för parkering alternativt allmän plats, parkering.

*Kommunens kommentar:*

*Planbeskrivningen kompletteras gällande fastighetsbildning för E-områden och möjlighet till ledningsrätter inom u-områden.*

*I planområdets norra del kommer allmän platsmark för gata justeras till kommunens fastighet Östra Spång 4:9. Centralt i planområdet utgår den gata som fanns i samrådsförslaget och marken planläggs istället som kvartersmark. I söder planläggs del av naturområdet längs Lärkesbolmsån som allmän platsmark natur med kommunalt huvudmannaskap. Planbeskrivningen kompletteras med text om att kommunen har möjlighet att lösa in mark som ska användas för allmänt ändamål och har kommunalt huvudmannaskap (PBL 6:13) och att fastighetsägaren kan begära att kommunen löser in marken (PBL 14:14).*

*Fördröjningsdammen i söder planläggs som allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap. Planbeskrivningen kompletteras med text om att kommunen inte har rätt att lösa in allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap.*

*Inom planområdet föreslås pendlarparkeringen kunna placeras inom samtlig kvartersmark förutom område som endast planläggs för rastplats. För att säkerställa att parkering kan anordnas inom de aktuella områdena kompletteras plankartan med markanvändningen parkering (P) inom merparten av planområdet. Lokalisering av ny pendelparkering kommer att ske i samråd med kommunen.*

## **Trafikverket**

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingen för rubricerat ärende. Vi har följande synpunkter.

Prickmarken för område som ej får bebyggas i planförslaget behöver utökas för att motsvara gällande byggnadsfritt avstånd om 50 meter från vägområdesgräns för väg E4. Det byggnadsfria avståndet omfattar även av- och påfartsramper i trafikplatsen på den statliga vägen.

Trafikverket äger och är väghållare för rastplats Skåneporten utmed väg E4 och dess tillfart, inom det aktuella planområdet. Trafikverket anser att rastplatsens funktion idag och i framtiden måste säkras. Vi anser inte att planförslaget är förenligt med arbetsplanen för rastplatsen eller med tillhörande anläggningar i Skåneporten. Planförslaget måste därför ändras i enlighet med gällande avtal och arbetsplan för rastplatsen.

Vi anser att planbeskrivningen även ska omfatta beskrivning av den statliga rastplatsen och redovisa en skiss/ritning av omfattningen av arbetsplanen för rastplatsen, i avsnittet om befintlig bebyggelse på s. 10. En komplettering bör göras på s. 21 om att avtalen kopplade till arbetsplanen även omfattar rätt att ansluta vatten- och avloppsledningar.

Trafikverket anser inte att det är acceptabelt att ändamål för rastplatsen inte märks ut i det nya planförslaget och istället ändras till ändamål Handel. I illustrationsplanen föreslås byggnader för det nya handelsområdet inom arbetsplanområdet för rastplatsen, i området där befintlig vegetation ska sparas

enligt arbetsplanen, vilket alltså strider mot denna. Rastplatsen omfattar enligt arbetsplanen även rastplats slingan i söder med p-fickor, sittplatser och belyningsstolpar. Vi ifrågasätter därför att endast den ena halvan av rastplats slingan nu föreslås planläggas som allmän platsmark gata, medan den andra planläggs som kvartersmark handel.

Tillfarten till rastplatsen är planlagd dels på allmän platsmark som lokalgata, och dels på kvartersmark för bilservice, i gällande detaljplan, på fastigheten Östra Spång 6:7. Tillfarten och rastplatsen, med omfattning enligt gällande arbetsplan, är på kvartersmark upplåten till Trafikverket (tidigare Vägverket) genom vägrättsavtal, av fastighetsägaren Skåneporten fastigheter i Örkellunga AB (tidigare Torpet KB).

Enligt vägrättsavtalet äger Trafikverket rätt att för åtkomst av rastplatsen ta väg över kvartersmarken, avsedd för bilservice i gällande detaljplan. Vid eventuell försäljning av fastigheten eller del av denna är fastighetsägaren skyldig att göra förbehåll om detta avtals bestånd och förbinda ny ägare att göra liknande förbehåll. En förutsättning för att överföra tillfartsvägen från fastigheten Östra Spång 6:7 till fastigheten Östra Spång 4:9, är att tillfarten planläggs som allmän platsmark gata och nytt avtal om tillfarten till rastplatsen tecknas med kommunen, som blir ny fastighetsägare.

Arrendatorerna inom kvartersmark för bilservice har anlagt och bekostat tillfartsväg till sina anläggningar. Enligt arrendeavtal mellan Trafikverket (tidigare Vägverket) och fastighetsägaren (tidigare KB Torpet) tillförsäkras Trafikverket rätt att utnyttja även denna tillfartsväg till rastplatsen. Överenskommelse om drift- och underhåll av anslutningsväg till väg 24, och tillfartsvägarna på kvartersmarken, regleras i särskilt avtal mellan Trafikverket och arrendatorerna för bilservice. Detta avtal ska även omnämnas på s. 21.

I arbetsplanen för rastplatsen ingår parkeringsplatser för personbilar och en p-ficka för bussar i den södra delen. Men i arbetsplanen för rastplatsen ingår även uppställningsplatser för lastbilar i det nordöstra planområdet, vilket bör markeras i detaljplanen.

Bolaget ska enligt arrendeavtalet med Trafikverket verka för att möjlighet medges att inom kvartersmarken plats reserveras för samåkningsparkering, anläggningar för kollektivtrafik och offentliga toaletter. Förslaget till förtätning av handel och restauranger i det norra planområdet får inte förhindra eller försvåra för nämnda anläggningar att finnas kvar i planområdet, i enlighet med arrendeavtalet. För att säkerställa plats för samåkningsparkering/pendelparkering på fastigheten 4:9, enligt illustrationskartan, istället för på fastigheten 6:7, enligt nämnda arrendeavtal, anser vi att fastigheten 4:9 även ska planläggas med ändamål parkering.

Trafikverket anser att en trafikutredning måste genomföras, för det reviderade planförslaget enligt ovan. Trafikutredningen ska utreda åtgärdsbehov ur framkomlighets och trafiksäkerhetssynpunkt, på riksväg 24 och i anslutningsvägen till rastplatsen från riksväg 24. Utformning av tillfartsvägar i området och av korsningen mellan anslutningsvägen och riksväg 24 ska utredas med dagens trafik och med framtida trafik med fullt utbyggt planområde. Det måste tydliggöras hur in- och utfarter till handelsverksamheterna i söder ska anordnas med bibehållen god funktion för trafik till/från rastplatsen.

Fastigheten 4:9 i nordvästra delen av planområdet planeras enligt planförslaget få ändrat ändamål från Natur till drivmedelsförsäljning och verksamheter, vilket kommer att medföra ökad besöks trafik. Trafikverket anser inte att befintlig in- och utfart utmed anslutningsvägen till riksväg 24 är lämpligt placerad med hänsyn till framtida framkomlighet in och ut ur planområdet. Det bör i trafikutredningen utredas om in- och utfart kan anordnas från väster utmed den kommunala vägen.

Trafikverket anser att det är angeläget att kommunen redovisar hur kommunen med planförslaget ska bidra till ökad andel kollektivtrafik och cykel, samt minskade utsläpp och klimatpåverkan från biltrafiken. Det är positivt att planen redovisar och säkerställer cykelförbindelser till området, och anger att cykelparkeringar ska anordnas nära entréer, i enlighet med kommunens parkeringsnorm. Vi anser att trafikutredningen även ska utreda förutsättningar för att trafikförsörja planområdet med buss, samt peka ut ett lämpligt läge för en busshållplats. Denna utredning bör göras i samråd med Regionala kollektivtrafikmyndigheten och Skånetrafiken. Det utpekade läget för en framtida busshållplats anser vi att detaljplanen ska ta höjd för i förslaget till markanvändning.

Samråd ska genomföras med Trafikverket vid start av trafikutredningen, och trafikutredningen ska granskas och godkännas av Trafikverket. Erforderliga åtgärder i lokalgator och i den statliga infrastrukturen till följd av detaljplanen ska bekostas av kommunen/exploatören. Medfinansieringsavtal ska träffas om åtgärderna i den statliga infrastrukturen mellan kommunen och Trafikverket innan detaljplanen föres till antagande.

*Kommunens kommentar:*

*Prickmarken mot väg E4 (inklusive påfartsramper) justeras så att det överensstämmer med bestämmelser om utökat bebyggelsefritt avstånd. Planbeskrivningen förtydligas gällande planförslagets förhållande till bebyggelsefritt avstånd.*

*För att säkerställa att befintlig rastplats kan vara kvar enligt gällande avtal och arbetsplan införs markanvändningen rastplats (N<sub>1</sub>) i planområdets södra del. Området är större än den nuvarande anläggningen för att möjliggöra en framtida utveckling av rastplatsen. För att bekräfta och bevara den del av rastplatsen som idag ligger inom strandskyddat område, samt ge möjlighet att utveckla rastplatsen i riktning mot naturområdet i söder, planläggs ett ca 20 meter brett område innanför strandskyddsgränsen för ändamålet rastplats (N<sub>1</sub>). Området beläggs med prickmark för att begränsa bebyggelse inom strandskyddat område.*

*Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av rastplatsen och arbetsplanens omfattning samt möjlighet att ansluta vatten och avloppsledningar.*

*Den planerade gatan mellan fyrvägs korsningen och naturområdet i söder tas bort. Enligt det reviderade förslaget kommer tillfartsvägen till rastplatsen behålls inom kvartersmark liksom i gällande detaljplan.*

*Planbeskrivningen kompletteras gällande avtal mellan Trafikverket och arrendatorer om rätten att nyttja tillfartsvägar inom kvartersmark som tillfart till rastplatsen.*

*I enlighet med avtalet kommer fastighetsägaren verka för att möjlighet till samåkningsparkering kan anordnas inom kvartersmark. Inom planområdet föreslås pendlarparkeringen kunna ske inom samtlig kvartersmark förutom område som endast planläggs för rastplats. För att säkerställa att parkering kan anordnas inom de aktuella*

områdena kompletteras plankartan med markanvändningen Parkering (P) inom merparten av planområdet.

En trafikutredning har genomförts för att undersöka åtgärdsbehov ur framkomlighets och trafiksäkerhetsynpunkt på riksväg 24 och anslutningsvägen till rastplatsen från väg 24. Beräkningar har gjorts med hjälp av trafikverkets alstringsverktyg utifrån dagens situation och med framtida trafik (prognosår 2040) med ett fullt utbyggt planområde. Utredningen visar att:

- hastighetsbegränsningen inom området bör sänkas från 70 km/h till 40 km/h för att främja jämna trafikflöden och ökad trafiksäkerhet. Vid passager mellan målpunkter och parkeringar bör hastigheten sänkas till 30 km/h.
- fyrvägs korsningen inom planområdet har en god kapacitet och inte behöver ses över vid en full utbyggnad av planområdet.
- trevägs korsningen Väg 24/Skåneporten är högt belastad idag och inte klarar en full exploatering enligt planförslaget. Detta gäller även om planområdet byggs ut enligt gällande detaljplan. För att klara tillkommande trafik för prognosår 2040 måste korsningen byggas ut i framtiden. Analysen visar att en cirkulationsplats med ett körfält och enfiliga tillfarter är det alternativ som möter kapacitetskraven bäst.

För att säkerställa en framtida utbyggnad av korsningen Väg 24/Skåneporten finns enligt planförslaget ett bebyggelsefritt avstånd om 30 meter mot väg 24. Inom denna zon är det möjligt att anlägga delar av en cirkulationsplats, men även mark på den norra sidan av väg 24 måste ianspråk tas för att ge plats för cirkulationsplatsen. På den norra sidan av väg 24 gäller detaljplan för "del av fastigheten Östra Spång 4:9". Även i denna detaljplan finns ett brett stråk med prickmark mot väg 24 som möjliggör en framtida utbyggnad av korsningen till en cirkulationsplats.

Lämplig anslutning till den del av fastigheten Östra Spång 4:9 som planläggs för drivmedelsförsäljning har studerats i samband med trafikutredningen. Enligt utredningen bör en utfart från kvartersmark inte tillåtas mot öster på grund av närhet till korsningen väg 24/Skåneporten. Däremot kan infart anordnas till området och utfart kan ske mot lokalgatan i väster. Infart till kvartersmarken bör inte tillåtas närmare än 60 meter från korsningen väg 24/Skåneporten. I planförslaget regleras detta genom bestämmelse om utfartsförbud inom ett avstånd på 60 meter från korsningen. Reglering av utfart mot väster sker genom lokala trafikföreskrifter.

Planförslaget utgör inget hinder för att anlägga en bussbållplats i anslutning till området. En bussbållplats föreslås anläggas invid väg 24 norr om planområdet. Föreslagen exploatering innebär att fler människor kommer att röra sig i området vilket ger ökat resandeunderlag för kollektivtrafiken. Översyn av kollektivtrafikförsörjning kommer att göras inom den översiktliga och strategiska planeringen. Väg 24 är i gällande översiktsplan utpekad som framtida busslinjer. Föreslagen detaljplan bedöms ej påverka denna möjlighet negativt.

Vidare diskussion gällande finansiering av åtgärder för en framtida ombyggnad av trevägs korsningen väg 24/Skåneporten avses föras mellan exploatör, Trafikverket och kommunen innan detaljplanen förs till antagande.

## Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra.

Kommentar:

Noteras.



## Kommunala instanser (internt)

### Samhällsbyggnadsförvaltningen, Bygglov

1. Nockhöjd är mycket bättre än byggnadshöjd. Kanske behövs ändå en totalhöjd och hur stor del som får ha denna höjd.
2. Är dagvattenfrågan utredd? Inget %-tal på hårdgjord yta? Gröna tak?

#### *Kommunens kommentar:*

1. *Nockhöjd används sedan tidigare i plankartan. Bedömningen är att totalhöjd ej är motiverat att användas då nockhöjden fångar in de behov av teknikutrymmen som bedöms behövas, samt att det inte försäkras för framtida behov av ändrade utrymme för teknik.*
2. *Detaljplanen har kompletterats med en dagvattenutredning som visar att dagens lösning med öppna diken och vattenledningar som avleder dagvattnet mot fördröjningsdammen i söder bör bibehållas vid exploatering. Infiltrationsförhållandena bedöms som goda inom planområdet och en lösning med öppna diken möjliggör fördröjning, infiltration och rening av dagvatten.*

*För att främja infiltration av dagvatten inom planområdet införs en reglering av hur mycket av marken som får hårdgöras. Bestämmelse införs också om att öppna diken ska finnas för avledning, rening och fördröjning av dagvatten. Inom naturmarken i söder införs bestämmelse om att fördröjningsdamm ska finnas.*

### Söderåsens Miljöförbund

Söderåsens miljöförbund anser att en trafikbullerutredning bör göras för att säkerhetsställa att bostäderna i väster inte utsätts för högre bullerljudnivåer än gällande riktvärdena. Av planförslaget framgår att den huvudsakliga bullerkällan är E4, trafikbullerutredningen bör bekräfta detta.

#### 1. **Dagvatten**

Dagvatten skall primärt omhändertas genom lokal fördröjning innan avledning till kommunalt dagvattennät. Mot bakgrund dagvattnets potentiella föroreningsinnehåll och problemen som kan uppstå med avledning vid stora nederbörds mängder anser miljöförbundet generellt att i den mån det uppkommer dagvatten bör åtgärder vidtas för att fördröja avledning och om möjligt omhänderta detta lokalt genom infiltration.

#### 2. **Förorenad mark**

Upptäcks en förorening på fastigheten och föroreningen kan medföra skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön skall den som äger eller brukar en fastighet genast underrätta tillsynsmyndigheten (Söderåsens miljöförbund) om detta, (10 kap 11 Å§ miljöbalken FSF 1998:808)

#### 3. **Trafikbuller**

Inom planområdet eller i dess närhet finns bostäder i väster. Trafikbullerutredning bör göras som dels redogör för bullernivåerna inom området och dels bekräftar att den dominerande bullerkällan är E4.

*Kommunens kommentar:*

1. *Genomförd dagvattenutredning visar att infiltrationsförhållanden är goda inom planområdet. Dagens dagvattenhantering där kvartersmarken avvattnas via öppna diken mot fördröjningsdammen i söder bör därför behållas vid en exploatering.*

*Enligt planförslaget kommer öppna diken för avledning, rening och infiltration av dagvatten anläggas inom kvartersmark. Merparten av dagvattnet förväntas infiltreras i öppna diken. Dagvatten som inte infiltreras avleds mot befintlig fördröjningsdamm i planområdets södra del.*

*För att främja infiltration av dagvatten inom planområdet införs en reglering av hur mycket av marken som får hårdgöras. Bestämmelse införs också om att öppna diken ska finnas för avledning, rening och fördröjning av dagvatten. Inom naturmarken i söder införs bestämmelse om att fördröjningsdamm ska finnas.*

2. *Planbeskrivningen kompletteras med information om bestämmelser vid påträffande av markföreningar inom planområdet.*
3. *Planområdet planläggs inte för bostadsbebyggelse. Enligt PBL (2010:900) 4 kap 33a§ behöver ingen redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller genomföras vid framtagande av detaljplanen.*

*Planområdet omfattas inte av miljö kvalitetsnormer för omgivningsbuller då Örskelljunga kommun har ca 10 000 invånare och trafikmängden på angränsade vägar inte överstiger 3 miljoner per år.*

## **Räddningstjänsten Skåne Nordväst**

### **1. Riskhänsyn**

Planerade byggnader ligger nära väg som utgör en rekommenderad transportled för farligt gods. Enligt Länsstyrelsens Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplanering (RIKTSAM) ska avståndet mellan transportled för farligt gods och annan typ av bebyggelse vara minst 70 meter. Eftersom dessa avstånd understigs på plankartan bör en särskild riskutredning genomföras som visar på vilka riskreducerande åtgärder som krävs för att uppnå en acceptabel risknivå.

### **2. Brandvattenförsörjning**

Lägsta flöde från brandposten ska vara 20 l/s. Detta ska framgå i planbeskrivningen.

*Kommunens kommentar:*

1. *Inom planområdet har de angivna skyddsavstånden i RIKTSAM beaktats vid placering av byggrätter. I den södra delen av planområdet medges dock byggrätt för handel ca 50 meter från transportled för farligt gods. Detta innebär att det rekommenderade skyddsavståndet (70 meter) ej uppnås i denna del av planområdet. Föreslagen byggrätt anses dock lämplig då marknivån inom planområdet ligger ca 5 meter över transportled för farligt gods. Vallen och befintligt dike intill väg E4 kommer att behållas i nuvarande utförande och utgör en direkt barriär mot vägen. Denna barriär kan bland annat motverka spridning av brandfarliga vätskor på vägen, avåkningar in mot planområdet m.m.*

*I den norra delen av planområdet medges byggrätt för restaurangverksambet C<sub>1</sub> och drivmedelsförsäljning G ca 30 meter från transportled för farligt gods. Båda*

*verksamheterna inryms inom den äldre planbestämmelsen Bilservice som enligt RIKTSAM bör ha ett skyddsavstånd om 30 meter från transportled för farligt gods.*

*Planbeskrivningen förtydligas gällande föreslagna byggrätter och avstånd till transportled för farligt gods.*

2. *Planbeskrivningen kompletteras med information om lägsta flöde från brandpost.*

## **Kommunstyrelsens arbetsutskott, Örskelljunga kommun**

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar uttala att utskottet intet har att erinra i ärendet.

*Kommunens kommentar:*

Noteras.

## **Berörda statliga verk, företag och intresseorganisationer**

### **Örskelljunga Scoutkår**

Vi har inga som helst synpunkter kring detta. Vi har ingen verksamhet i det området så det berör oss inte.

*Kommunens kommentar:*

Noteras.

### **E.ON**

1. Inom området har E.ON ett lokalt elnät som består av markförlagda mellan- och lågspänningskablar, kabelskåp, samt en nätstation (Åga-157 Skåneporten). Kablarnas exakta lägen måste säkerställas innan markarbete påbörjas.
2. Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard SS-EN 61936-1 samt tillhörande Handbok SEK 438, utgåva 2, framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. Detta bör framgå i planbestämmelsen. SS-EN 61936-1 föreskriver också att nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.
3. För elledning i mark för byggnad eller annan anläggning inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.
4. E.ON noterar att vi fått ett E-område och u-område. I dagsläget har E.ON Elnät inte uppgifter på vilket effektbehov kommande bebyggelse

behöver. Troligen kommer en ny transformatorstation att behöva anläggas inom planområdet. Samråd kring placering av eventuell transformatorstation måste göras i god tid före granskningsstadiet. Beroende på effektbehov kan även fler U-områden behöva tillkomma.

5. E.ON Elnät förutsätter att befintliga anläggningar kan vara kvar i nuvarande läge och att vi inte drabbas av några kostnader i samband med planens genomförande. Alla eventuella flyttningar och ändringar bekostas av exploatören, vilket bör framgå i genomförandebeskrivningen.

*Kommunens kommentar:*

1. *Planhandlingarna kompletteras med informationen.*
2. *Mark som planläggs för transformatorstation kompletteras med bestämmelse om minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter.*

*Tillfart till den befintliga transformatorstationen i planområdets norra del kan ske från allmän platsmark. Tillfart till den planerade transformatorstationen i planområdets södra del kommer att ske via kvartersmark. Möjlighet att angöra samt att underhålla transformatorstationen ska säkerställas genom avtal mellan E.ON. och fastighetsägaren.*

3. *Planhandlingarna kompletteras med informationen.*
4. *Ytterligare en transformatorstation har uppförts centralt i planområdet. Marken planläggs som E-område med samma bestämmelser som för transformatorstationen i planområdets norra del.*
5. *Planhandlingarna kompletteras med information om att eventuell flytt eller av anläggningar till följd av planens genomförande bekostas av exploatören.*

## **Region Skåne**

I den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030 anges att utvecklingen och tillväxten i Skåne ska vara ekonomiskt, ekologiskt och socialt hållbar, resurseffektiv, klimatneutral, konkurrenskraftig och av hög kvalitet. Näringslivet har en viktig roll i arbetet för en hållbar utveckling; förmågan att se och möta behov, finna nya lösningar, ta fram nya produkter och välfärdstjänster samt skapa nya arbetstillfällen kommer vara avgörande.

Region Skåne verkar för fler företag, fler växande företag, fler i arbete och en mer innovativ region. Ur detta perspektiv är det positivt att Örskällunga kommun planlägger ett nytt blandat verksamhetsområde som potentiellt kan innebära många nya arbetstillfällen. Samtidigt vill Region Skåne uppmärksamma kommunen på att planområdet är lokaliserat i ett läge som inte är kollektivtrafikförsörjt och som saknar förutsättningar för effektiv kollektivtrafikförsörjning. Planområdet riskerar därmed att bidra till ökade personbilstransporter och koldioxidutsläpp.

*Kommunens kommentar:*

*Planbeskrivningen förtydligas att området saknar kollektivtrafik idag. Översyn av kollektivtrafikförsörjning kommer att göras inom den översiktliga och strategiska planeringen. Väg 24 är i gällande översiktsplan utpekad för framtida busslinjer. Föreslagen detaljplan bedöms ej påverka denna möjlighet negativt. Möjlighet att anordna en buss hållplats längs väg 24 bör utredas vid utveckling av området och det planerade verksamhetsområdet öster om väg E4.*

*I detaljplanen möjliggörs utbyggnad av pendlarparkeringar vilket bedöms bidra till minskade personbilstransporter och koldioxidutsläpp.*

## **Berörda - fastighetsägare och andra**

Numrering av synpunktsförfattare följer nummer ordningen i bilagan.

### **Synpunktsförfattare 1**

Med anledning av de betydande förändringar på Skåneporten som planeras i samband med byggnation av ett flertal byggnader vill vi ge några synpunkter.

1. Placeringen av byggnaderna och storleken på dessa, samt de betydande ingrepp i naturen som detta innebär, tar ej hänsyn till den bostadsbebyggelse som ligger alldeles intill och kommer att inverka negativt på landskapsbilden och på de boendes liv.
2. Bullernivån i området, som redan är för hög, kommer att stiga pga den ökade trafiken som de nya verksamheterna medför.

Vi anser att detaljplanen behöver ses över och omarbetas för att en byggnation på området ska vara möjlig.

*Kommunens kommentar:*

1. *Planförslaget går i linje med översiktsplanens intentioner att skapa ett verksamhetsområde på den västra sidan om väg E4. Exploateringen innebär att befintligt verksamhetsområde kompletteras och förtätas med nya byggnader. Då området redan är ianspråktaget av liknande verksamheter bedöms påverkan på landskapsbilden som små. I söder planläggs befintligt naturmark som allmän platsmark Natur vilket säkerställer att nuvarande markanvändning bevaras.*

*För att begränsa exploateringens påverkan på intilliggande bostadsbebyggelse har prickmarken (mark som inte får bebyggas) utökats längs planområdets västra gräns. Inom denna zon anses befintlig vegetation bevaras för att avskärma verksamhetsområdet från intilliggande bostadsfastigheter.*

2. *Nivåerna för trafikbuller i området kan komma att stiga till följd av etableringar av nya verksamheter, men även på grund av ökade trafikmängder på väg 24. In mot Örkejlunga tätort. Beräkningar av trafikallsträngen för planförslaget visar att planerade verksamheter inte kommer att medverka till någon omfattande ökning av antalet fordon i området i jämförelse med om planområdet byggs ut enligt gällande detaljplan.*

*Planförslaget innebär att nya byggnader kan uppföras mellan infartsvägen till bensinstationen och angränsande bostäder. Bebyggelsen samt vegetation i*

*planområdets västra del bedöms bidra till att begränsa spridning av trafikbuller inom planområdet och mot angränsande bostadsfastigheter.*

## **Synpunktsförfattare 2**

Vi vill härmed lämna följande synpunkter på detaljplanen som nu är ute på samråd.

1. I slänten ner mot vår fastighet 6:3 är höjdskillnaderna upp emot 5 meter höga på en mycket kort sträcka. Vi anser inte att det är möjligt att bebygga denna del av fastighet 6:7.

I samband med att man byggde E4:an och väg 24 lade man upp massor på den tomten och de exploatörer som varit intresserade av att bygga på tomten har tidigare blivit avrådda på grund av dålig bärighet. Vi anser att man ska spara och skydda så mycket som möjligt av den befintliga vegetationen i slänten ner mot fastighet 6:3 med skydd i plankartan så att den kan bilda en rejäl buffert mot villorna.

2. Angående störningar och buller kommer bullernivåerna att öka i området vid etablering av nya verksamheter. I undersökning om betydande miljöpåverkan står det att vägtrafiken från E4:an och 24:an bedöms utgöra den största bullerkällan i området även i framtiden och att planens genomförande bedöms minska bullernivåerna vid befintliga bostadsfastigheter i väster.

Som boende i området upplever vi att den största källan till buller är infartsvägen från 24:an till befintliga bensinstationen, övriga verksamheter och rastplatsen. Då trafiken antas öka med utbyggnad av befintligt verksamhetsområde kommer bullernivåerna rimligtvis också att öka och påverka oss boende. Vi anser att en bullerutredning ska tas fram för att säkerställa att riktlinjer för buller inte överskrids. I bullerutredningen bör man även ta höjd för att en eventuell parkering kan bli bostadsfastigheternas närmsta granne då det inte regleras vart parkering tillåts.

### *Kommunens kommentar:*

1. *Byggrätten i planområdets västra del justeras och prickmark införs för merparten av den berörda slänten mot bostadsfastigheten 6:3. Inom denna zon avses befintlig vegetation bevaras. Området får inte användas för parkering och endast 20 % av marken får hårdgöras.*
2. *Nivåerna för trafikbuller i området kan komma att stiga till följd av etableringar av nya verksamheter, men även på grund av ökade trafikmängder på väg 24. In mot Örkellunga tätort. Beräkningar av trafikallstringen för planförslaget visar att planerade verksamheter inte kommer att medverka till någon omfattande ökning av antalet fordon i området i jämförelse med om planområdet byggs ut enligt gällande detaljplan.*

*Planförslaget innebär att nya byggnader kan uppföras mellan infartsvägen till bensinstationen och angränsande bostäder. Bebyggelsen samt vegetation i planområdets västra del bedöms bidra till att begränsa spridning av trafikbuller inom planområdet och mot angränsande bostadsfastigheter.*

*Planområdet planläggs inte för bostadsbebyggelse. Enligt PBL (2010:900) 4 kap 33a§ behöver ingen redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller genomföras vid framtagande av detaljplanen.*

*Mot bostadsfastigheter i väster införs bestämmelse om att parkering ej får anordnas.*

### **Synpunktsförfattare 3**

Vi vill härmed lämna följande synpunkter på detaljplanen som nu är ute på samråd.

Området för detaljplanen är detaljplanelagt sedan tidigare men den gällande detaljplanen och detaljplanen som nu är på samråd skiljer sig åt markant på flera områden.

Området som gränsar till vår fastighet, Östra Spång 6:4 och grannfastighet Östra Spång 6:3 kan i gällande plan bebyggas med byggnader som är som mest 5 meter höga. I planförslaget som nu är ute på samråd föreslås byggnader med en högsta nockhöjd om 12 meter.

1. Vi anser inte att den byggnadshöjden tar hänsyn till den befintliga bostadsbebyggelse i väster som består av 1 och 1/2 plans villor.
2. I planbeskrivningen står det att den täta vegetationen i planområdet västra del bör sparas i så stor utsträckning som möjligt för att bryta ner skalan. I plankartan konkretiseras det genom att en fem meter bred remsa mellan fastigheterna är prickmärkt. Vi anser inte att det är realistiskt att man på en fem meter bred remsa mellan ny bebyggelse och befintlig fastighetsgräns kan spara någon befintlig vegetation vid bebyggelse. Avståndet är alldeles för snävt tilltaget för att uppfylla målet. Vi anser att den befintliga vegetationen ska säkerställas och skyddas i planen genom reglering för att bryta ner skalan mellan befintlig villabebyggelse och det tänkta verksamhetsområdet.
3. I slänten ner mot fastighet 6:3 är höjdskillnaderna upp emot 5 meter höga på en mycket kort sträcka. Vi anser inte att det är möjligt att bebygga denna del av fastighet 6:7. I samband med att man byggde E4:an och väg 24 lade man upp massor på den tomten och de exploaterare som varit intresserade av att bygga på tomten har tidigare blivit avrådade på grund av dålig bärighet. Vi anser att man ska spara och skydda så mycket som möjligt av den befintliga vegetationen i slänten ner mot fastighet 6:3 med skydd i plankartan så att den kan bilda en rejäl buffert mot villorna.
4. Exploateringsgraden ökar från 25% till 50% vilket även det innebär att man kommer kunna bygga mycket tätare, vilket i sin tur bidrar till upplevelsen av skalskillnader och en förändrad landskapsbild.
5. I gällande detaljplan finns det en byggnad i den västra delen av planområdet som är riven och som inte syns på grundkartan till den nya plankartan. Byggnaden revs strax efter att den gällande planen vann laga kraft. Vid rivningstillfället revs allt utom källarplanet, som istället fylldes med rivningsmassor. Byggnaden värmdes upp med olja och oljetanken är med stor sannolikhet kvar under rivningsmassorna. Idag har vegetationen tagit över och grunden är helt täckt med sly och mindre träd. Trots det ser man tydliga spår av en husgrund på plats. Området

direkt söder om den rivna byggnaden användes under många år som soptipp av diverse stoppade möbler som eldades upp i omgångar. Risken för att marken är förorenad kan därför inte helt uteslutas.

6. Angående störningar och buller kommer bullernivåerna att öka i området vid etablering av nya verksamheter. I undersökning om betydande miljöpåverkan står det att vägtrafiken från E4:an och 24:an bedöms utgöra den största bullerkällan i området även i framtiden och att planens genomförande bedöms minska bullernivåerna vid befintliga bostadsfastigheter i väster. Som boende i området upplever vi att den största källan till buller är infartsvägen från 24:an till befintliga bensinstationen och rastplatsen. Då trafiken antas öka med utbyggnad av befintligt verksamhetsområde kommer bullernivåerna rimligtvis också att öka och påverka oss boende. Vi anser att en bullerutredning ska tas fram för att säkerställa att riktlinjer för buller inte överskrids. I bullerutredningen bör man även ta höjd för att en eventuell parkering kan bli bostadsfastigheternas närmaste granne då det inte regleras i planen vart parkering tillåts.
7. I den västra delen av planområdet finns ett område med befintlig vegetation som innehåller flertalet stora och mycket gamla ekar. Vi anser att en naturvärdesinventering ska göras för att säkerställa att inga höga naturvärden går förlorade i samband med den nya detaljplanen. Gamla ekar har mycket höga naturvärden och utgör livsmiljöer för en mängd olika insekter, lavar, mossor och svampar. Ekar är även viktiga för djur som fladdermöss och fåglar.
8. Av erfarenhet vet vi också att området består av mycket orm, både snok och huggorm, vilka är fridlysta. Då området kring bensinstationen, McDonalds och Gotteboet bebyggdes blev det en kraftig störning i habitatet. Det är då rimligt att något liknande inträffar när man förtätar och exploaterar området ytterligare. Detta borde man ta hänsyn till i detaljplanen.

#### *Kommunens kommentar:*

1. *Inom verksamhetsområdet bedöms en nockhöjd om 12 respektive 8 meter vara lämpligt för att möjliggöra en bred variation av verksamheter. För att begränsa exploateringens påverkan på intilliggande bostäder utökas prickmarken längs planområdets västra del till 10 meter vilket innebär att byggrätt för verksamheter placeras minst 35 meter från närmaste bostadshus.*
2. *Genom att utöka prickmarken till 10 meter längs planområdets västra gräns bedöms det finnas goda förutsättningar för bevarande av befintlig vegetation. Mot väster införs bestämmelse om att området är avsett för vegetation samt att endast 20 % av marken får hårdgöras.*
3. *Byggrätten vid slänten mot fastigheten 6:3 justeras och prickmarken införs inom merparten av området. Bestämmelse införs att marken är avsedd för vegetation.*
4. *I gällande detaljplan är exploateringen reglerad till fastighetens storlek vilket medger en byggrätt om ca 12 850 m<sup>2</sup> inom området. Planförslaget innebär att den tillåtna exploateringen sänks till ca 11 150 m<sup>2</sup>. Det innebär att det totalt finns ca 33 000 m<sup>2</sup> fria kvar vid en full exploatering, vilket ger goda möjligheter för anordnande av*



*bland annat parkering, kvartersgator, grönytor eller dagvattenhantering inom kvartersmark.*

5. *Planbeskrivningen har kompletterats med information om tidigare byggnad och eventuell förekomst av oljetank.*
6. *Nivåerna för trafikbuller i området kan komma att stiga till följd av etableringar av nya verksamheter, men även på grund av ökade trafikmängder på väg 24. In mot Örkeälljunga tätort. Beräkningar av trafikallstringen för planförslaget visar att planerade verksamheter inte kommer att medverka till någon omfattande ökning av antalet fordon i området i jämförelse med om planområdet byggs ut enligt gällande detaljplan.*

*Planförslaget innebär att nya byggnader kan uppföras mellan infartsvägen till bensinstationen och angränsande bostäder. Bebyggelsen samt vegetation i planområdets västra del bedöms bidra till att begränsa spridning av trafikbuller inom planområdet och mot angränsande bostadsfastigheter.*

*Planområdet planläggs inte för bostadsbebyggelse. Enligt PBL (2010:900) 4 kap 33a§ behöver ingen redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller genomföras vid framtagande av detaljplanen.*

*Mot bostadsfastigheter i väster införs bestämmelse om att parkering ej får anordnas.*

7. *Enligt kommunens naturvårdsprogram finns böga naturvärden främst i området längs Lärkesholmsån. För att säkerställa att naturområdet bevaras utökas planområdet ner till ån och marken planläggs som allmän platsmark Natur.*

*Planbeskrivningen kompletteras med information om att fällning av ekar ska ske i samråd med Länsstyrelsen.*

8. *Inga förändringar planeras inom naturmarken närmast ån. Genom att området som naturmark bekräftas nuvarande markanvändning och området kommer även i framtiden kunna utgöra en potentiell bomiljö för fridlysta arter, exempelvis snok och huggorm.*

*Strandskyddet kommer att bevaras inom planområdet. Strandskyddet säkerställer allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet.*

## **Ändringar i planhandlingarna efter samråd:**

Synpunkter som inkommit under samrådet leder till vissa ändringar i planförslaget. Följande ändringar har gjorts i planförslaget efter samrådet:

### **Plankartan:**

- Planområdet utökas mot Lärkesholmsån i söder. Merparten av det utökade området planläggs som allmän platsmark Natur med kommunalt huvudmannaskap. Den del av naturområdet som omfattas av fördröjningsdammen planläggs som allmän platsmark med enskilt huvudmannaskap.
- Bestämmelse införs att fördröjningsdamm ska finnas införs i planområdets södra del.
- Inom planområdet införs bestämmelse om att öppna diken ska finnas för avledning, rening och fördröjning av dagvatten.

- För att främja infiltration inom planområdet införs reglering för hur mycket mark som får hårdgöras (20% respektive 75%).
- Tidigare bestämmelse om att strandskyddet ska upphävas inom del av planområdet utgår och kvarteretsmark för handel, verksamheter etc. i planområdets södra del justeras efter gräns för strandskyddat område.
- Markanvändningen rastplats (N<sub>1</sub>) införs i planområdets södra del samt inom delar av marken som omfattas av strandskydd. Inom strandskyddsgränsen införs prickmark för att begränsa bebyggelse inom strandskyddat område.
- Markanvändningen parkering (P) införs inom kvarteretsmark inom större delen av planområdet.
- Markanvändningen drivmedelsförsäljning (G) utökas inom planområdet för att ge möjlighet till ytterligare en bensinstation i området.
- Markanvändning för transformatorstation (E<sub>1</sub>) kompletteras med bestämmelse om minsta avstånd till brännbar byggnadsdel eller upplag (5 m).
- Markanvändningen restaurangverksamhet (C<sub>1</sub>) utökas i planområdets norra och östra del för att säkerställa möjlighet att uppföra restauranger.
- Allmän platsmark för gata tas bort i planområdets centrala del.
- Prickmarken i planområdets västra del utökas till 10 meter.
- Bestämmelse om att parkering inte får anordnas införs inom prickmark i planområdets västra del (n<sub>1</sub>).
- Bestämmelse om att ytan är avsedd för vegetation (n<sub>2</sub>) införs i planområdets västra del.

#### **Planbeskrivningen:**

- Avsnittet gällande strandskydd revideras.
- Sammanfattning av undersökning om betydande miljöpåverkan samt miljö kvalitetsnormer för dagvatten uppdateras
- Avsnittet om mark – och vegetation kompletteras
- Text gällande planförslagets påverkan på landskapsbilden revideras
- Avsnittet om fornlämningar kompletteras
- Avsnittet om befintlig bebyggelse kompletteras med information om rastplatsen
- Text om planerad och framtida bebyggelse revideras och kompletteras med nya skisser
- Text om friytor har kompletterats
- Avsnittet om gatunätet revideras och kompletteras med information, sektioner, kartor, tabeller etc. från genomförd trafikutredning
- Text om markföreningar revideras
- Avsnittet om farligt gods revideras och kompletteras med karta över gällande skyddsavstånd.
- Avsnittet om dagvatten revideras och kompletteras med resultat, kartor, skisser etc. från genomförd dagvattenutredning
- Text införs gällande brandvattenförsörjning
- Avsnittet gällande elförsörjning och befintliga anläggningar kompletteras
- Avsnittet med planbestämmelser revideras och kompletteras med de planbestämmelser som tillkommer
- Text om huvudmannaskap, ansvarsfördelning och avtal revideras

- Text om fastighetskonsekvenser revideras och kartmaterialet uppdateras.

Utöver ovanstående har redaktionella justeringar genomförts i text och kartmaterialet till följd av de ändringar som genomförts efter samrådsskedet.

Illustrationsplanen och Undersökning om betydande miljöpåverkan har reviderats.

### **Medverkande tjänstemän**

Samrådsredogörelsen har upprättats av Gustav Karnell, planarkitekt (Sigma Civil AB) i samarbete med Ulf Liljankoski, planarkitekt på Örkelljunga Kommun.

SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Örkelljunga den 14 maj 2020

Miklos Hathazi  
Tf Samhällsbyggnadschef

Gustav Karnell  
Planarkitekt, Sigma Civil AB