



SAMHÄLLSBYGGNADSFÖRVALTNINGEN

Plankontoret



Granskningshandling

2023-03-20

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för del av Kvidinge 1:20 m.fl.,
"Prästamarken" i Kvidinge samhälle,
Åstorps kommun, Skåne län

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Ett förslag till ny detaljplan för del av Kvidinge 1:20 m.fl., ”Prästamarken” i Kvidinge samhälle, Åstorps kommun, Skåne län, har varit föremål för samråd under tiden:

2022-05-26 till 2022-06-17.

Under samrådet har planhandlingar varit utsända på remiss till myndigheter och andra instanser. Under samrådet har handlingarna även funnits tillgängliga på medborgarkontoret i kommunhuset, Storgatan 7 Åstorp samt på kommunens hemsida https://www.astorp.se/dp_samrad.

Kungörelse om samrådet har annonserats i Helsingborgs Dagblad.

INKOMNA YTTRANDE

23 yttranden har inkommit under samrådet varav 3 inte haft någon erinran mot förslaget. Samtliga yttranden sammanfattas och kommenteras nedan, samt finns att tillgå i sin helhet på samhällsbyggnadsförvaltningen.

YTTRANDE UTAN ERINRAN

E.ON Energidistribution AB enligt skrivelse registrerad 2022-05-30.

Polisen enligt skrivelse registrerad 2022-06-01.

Region Skåne enligt skrivelse registrerad 2022-06-14.

STATLIGA MYNDIGHETER

LANTMÄTERIET ENLIGT SKRIVELSE 2022-05-30

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2022-05-03) har följande noterats:

Delar av planen som bör förbättras:

PLANKARTA

Det finns två olika definitioner av prickmarken i planbestämmelserna. Detta är inte möjligt.

De olika beteckningarna är svåra att få en överblick av i kartan då det inte finns något mellan rum emellan dem.

På planbestämmelsen s1 står det får istället för får.

PLANBESKRIVNINGEN

Figurhänvisningarna stämmer inte med figurnumren i planbeskrivningen.

SKILLNADER MELLAN PLANKARTAN OCH PLANBESKRIVNINGEN

Planbestämmelsen c2 beskrivs som markreservat för underjordiska ledningar för jordvärme i plankartan men som för fjärrvärme i planbeskrivningen.

Genomförandetiden är 180 månader dvs 15 år i på plankartan men i planbeskrivningen står det 10 år.

FASTIGHETSRETTSLIGA FRÅGOR

Under fastighetsrättsliga frågor tar olika områden upp som ska avskiljas genom avstyckning alternativt överförs genom fastighetsreglering. Ett gatumarksområde är dock markerat i tabellen som att det ska avstyckas. Avstyckning av en del av en gata är i de allra flesta fallen inte lämpligt varpå en fastighetsreglering troligen är en bättre lösning även för detta område. Det skulle även vara bra om det angavs vilken fastighet det är tänkt att områdena ska överföras till.

Kommentar

Plankartan revideras så det endast finns en definition av prickmark. Plankartan revideras kring mellanrum. Teckenförklaringen revideras angående s1.

Servitutet för jordvärme släcks ut och därmed behövs inga bestämmelser säkerställa dess rätt. Genomförandetiden ändras till att vara 15 år i plankarta och planbeskrivning.

Avsnittet om fastighetsreglering uppdateras så det enbart är fastighetsreglering som ska ske.

LÄNSSTYRELSEN SKÅNE ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-14

Redogörelse för ärendet

Syftet med detaljplanen är att skapa ett blandat bostadsområde med friliggande villor, radhus, parhus samt flerbostadshus med möjlighet till centrumverksamheter i bottenplan i ett stationsnära läge. Kommunen gör bedömningen att planförslaget är förenligt med gällande översiktsplan. Planförfarandet genomförs med ett utökat förfarande. Kommunen gör bedömningen att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

Länsstyrelsens formella synpunkter

Följande synpunkter har koppling till länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen (2010:900).

Markförening

Länsstyrelsen konstaterar att frågan om markföreningar inte har utretts och redovisats tillfredsställande. Det ska av planhandlingarna och utredning framgå vilka markföreningar som är aktuella inom området och vilka efterbehandlingar som krävs för att göra marken lämplig för ändamålet, vilket saknas. För att använda bestämmelsen i 4 kap. 14 § fjärde punkten PBL ska det vara säkerställt att marken genom avhjälpandeåtgärder blir lämplig för sitt ändamål, samt att avhjälpandeåtgärderna är realistiska och genomförbara. Åtgärderna ska vara så preciserade att det är möjligt för den enskilde fastighetsägaren att förutsäga vilka fysiska åtgärder som krävs och hur mycket de kan kosta.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Redovisning saknas av hur planförslaget kan komma att påverka miljö kvalitetsnormerna för vatten. Kommunen behöver utreda behovet av rening, beskriva recipienten och eventuell påverkan på MKN-vatten. Det ska av planhandlingarna framgå om genomförandet av detaljplanen kan orsaka en försämring av statusen för en vattenförekomst, eller äventyra uppnåendet av god status/god potential hos en vattenförekomst.

Buller

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen inte redovisat bullernivåer enligt 4 kap. 33a § PBL, eller motiverat varför en sådan redovisning kan anses obehövlig. Länsstyrelsen menar att planhandlingarna behöver kompletteras med uppgifter kring kommunens ställningstagande kopplat till bullersituationen. Om planområdet är bullerutsatt behöver det framgå vilka bullernivåer som planområdet beräknas utsättas för enligt 4 kap. 33a §

PBL.

Strandskydd

Två mindre delar av planområdet ligger inom strandskyddsområde med 100 meters bredd för det vattendrag som finns norr om Prästamarkens naturreservat. Inom strandskydd är det bland annat förbjudet att uppföra nya byggnader och anlägga privat trädgårdsmark. Kvartersmarken med användningen B strider således mot strandskyddet. Kommunen behöver hantera strandskyddet i planen, antingen genom att anpassa användningen så att den blir förenlig med strandskyddet eller pröva om det är möjligt att upphäva skyddet. PARK eller NATUR är användningar som kan vara förenliga med strandskyddsbestämmelserna.

Enligt 4 kap 17 § plan- och bygglagen får strandskydd upphävas i en detaljplan för ett område, om det föreligger särskilda skäl enligt 7 kap 18 c § miljöbalken och om intresset av att ta området i anspråk för ändamålet väger tyngre än strandskyddsintresset. I planhandlingarna framkommer inget som uppenbart skulle kunna utgöra ett särskilt skäl i detta fall.

Risk för farligt gods

Det framkommer av planhandlingarna att järnvägen inte idag ingår som transportväg för farligt gods med att planering i dess närhet bör ta hänsyn till att det i framtiden kan komma att transportera farligt gods på sträckningen. Länsstyrelsen efterfrågar ett förtydligande hur planförslaget hanterar risken för farligt gods och efterfrågar en bedömning utifrån planförslaget.

Länsstyrelsens rådgivning

Biotopskydd

I planområdets östra gräns finns en biotopskyddad allé. Det framkommer inte om allén ingår i planområdet eller om den kan komma att skadas av planes genomförande. Länsstyrelsen vill informera om att allén omfattas av biotopskydd enligt 7 kap 11 § miljöbalken vilket innebär att det är förbjudet att skada eller ta bort hela eller delar av allén. Eftersom det är svårt att få dispens från biotopskyddet för att genomföra en detaljplan bör planen utformas så att allén kan bevaras.

Arkeologi

Det berörda området har varit föremål för såväl arkeologisk utredning som förundersökning (se lst ärendenr. 431-21531-2018, 431-37895-2019, 431-32473-2017)

Det finns idag inom planområdet fornlämningar kvar (fornlämningsnr: L2019:188, L2021:2611, L2019:20, L2019:19)

Kulturmiljölagen är en bevarandelag. Det innebär att fornlämning i första hand ska bevaras. Detta kan göras genom att hela området med fornlämning sås in med gräs. Några markingrepp medges inte utan tillstånd, varken för träd, buskar eller liknande. Om fornlämningen kan bevaras ska den fysiskt avgränsas under byggskedet så att inte några markingrepp sker

som kan skada fornlämningarna.

Om ett långsiktigt bevarande av fornlämningarna inte är möjligt måste den arkeologiskt dokumenteras genom en arkeologisk undersökning.

Om sökanden önskar gå vidare med en arkeologisk undersökning ska en ansökan om ingrepp i fornlämning ställas till Länsstyrelsens Kulturmiljöenhet.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende markföroreningar, miljökvalitetsnormer för vatten, buller, risk för farligt gods och strandskydd varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11 §§ PBL.

Kommentar

Det finns misstankar om markföroreningar från tidigare trävaruhandel. Efter diskussion med kommunen Miljökontor kompletteras plankartan med en administrativ bestämmelse om att inget startbesked får ges för bostäder innan eventuella markföroreningar har utretts och avhjälpes.

En uppdaterad VA- och dagvattenutredning tas fram som bedömer hur förslaget påverkar miljökvalitetsnormer för vatten.

En bullerutredning har tagits fram vilken bedömer förslagets påverkan angående buller och vilka åtgärder som krävs för att säkerställa en god miljö angående buller.

En riskanalys har tagits fram som bedömer planförslaget utifrån risk för farligt gods på järnvägen.

Åstorps kommun föreslår att strandskyddet upphävs för områdena om ligger inom bostäder. Strandskyddets syfte är att ge skydd och tillgång till den miljö som finns intill vattendraget som går genom naturreservatet Prästamarken. Denna miljö är redan skyddad genom att Åstorps kommun har beslutat om att göra ett naturreservat av miljön (Miljöbalken 7 kap. 4 §). I detta beslut valdes det område som föreslås upphävas att inte inkluderas i naturreservatets avgränsning. Motiv till upphävandet finns i Planbeskrivningen.

Allén befinner sig ej innanför planområdets gräns eftersom denna följer Kyrkans stenmur och allén ligger innanför muren. Det är enbart grusvägen som berörs av detaljplanen. Planbeskrivningen förtydligas kring alléns lokalisering.

Syfte

Syftet med detaljplanen är att skapa ett blandat bostadsområde med friliggande villor, radhus, parhus samt flerbostadshus med möjlighet till centrumverksamheter i bottenplan i ett stationsnära läge. Detaljplanen ska även möjliggöra en förskola med möjlighet att växa och med en närhet och tillgänglighet till Prästamarkens natur.

Yttrande

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

Befintlig järnväg av riksintresse

Trafikverket anser att det ska framgå i planbeskrivningen för aktuellt planförslag att Skånebanan är en järnväg av riksintresse. Befintliga järnvägar av riksintresse ska enligt Miljöbalken 3 kap 8 § avseende såväl anläggningen som dess influensområde skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen, d.v.s. i förekommande fall vidmakthålla och bygga järnväg samt bedriva järnvägstrafik.

Det är positivt att kommunen planerar för en förtätning av bostäder i stationsnära läge, vilket bidrar till att öka andelen resande med tåg. Möjligheten till centrumverksamhet i planen utmed Sånnavägen och stationen anser Trafikverket kan bidra positivt till en mer levande och attraktiv miljö för resande med gång-, cykel och kollektivtrafik i Kvidinge. I det fortsatta planarbetet anser vi dock att kommunen måste göra komplettera trafikutredningen och göra erforderliga anpassningar i detaljplanen enligt nedan, för att inte järnvägens utveckling ska försvåras.

Trafikverket och Region Skåne ser behov av bl a dubbelspår mellan Åstorp och Hässleholm på sikt, enligt åtgärdsvalsstudien för Skånebanan (utredning) från år 2015. Detta behövs för att man ska kunna trafikera med snabba direkttåg och samtidigt fler Pågatåg på Skånebanan. Åtgärden finns ännu inte med i Trafikverkets ekonomiska planer, och någon lokaliseringsutredning om på vilken sida av den befintliga järnvägen som utbyggnaden kommer att ske är inte genomförd.

Närmsta byggrätter i planförslaget är i östra delen belägna på ca 30 meters avstånd från järnvägen (spårmit) med ändamål ”Bostäder, Centrum”. Ett byggnadsfritt avstånd om 30 meter från spårmit krävs för att ge utrymme för skyddsavstånd utmed järnvägen ur risk- och bullersynpunkt och för räddningsinsatser, samt för utveckling av Skånebanan. Trafikverket anser att det byggnadsfria avståndet om 30 meter ska räknas från framtida dubbelspår utmed Skånebanan.

För att möjliggöra utbyggnad med ytterligare ett spår på norra sidan av befintlig järnväg krävs ett byggnadsfritt avstånd om minst 45 meter från spårmit i aktuell detaljplan, även öster om Norra Järnväggsgatan. Ytterligare skyddsavstånd från järnvägen kan krävas för den planerade bebyggelsen ur risksynpunkt. Se avsnitt Risker med farligt gods. Det byggnadsfria området

ska på kvartermark markeras med prickmark i plankartan.

I samband med en framtida dubbelspårsutbyggnad tillåts inte plankorsningar med järnvägen, enligt Trafikverkets gällande föreskrifter. Plankorsningen mellan Skånebanan och Norra Järnvägsgatan i Kvidinge kan då inte vara kvar. Om plankorsningen stängs och ersätts med en planskildhet (vägport eller vägbro) får det konsekvenser för bebyggelsestrukturen och gatunätet i planförslaget. Trafikverket anser därför att trafikutredningen för aktuell detaljplan ska kompletteras med en översiktlig utredning av en planskildhet med järnvägen i Kvidinge.

Trafikutredningen bör även omfatta utredning av ombyggnad av korsningen mellan Sånavägen och Norra Järnvägsgatan, som en första etapp, för att undvika risk för köbildning och bristande framkomlighet vid plankorsningen med järnvägen. Vi anser att utredningen ska ta höjd för framtida trafik till år 2040, inklusive samtliga utbyggnadsområden i Kvidinge enligt kommunens översiktsplan.

Kvidinge station

Samtliga järnvägsstationer utmed statligt järnvägsnät är av riksintresse, inklusive Kvidinge station, vilket bör framgå i planbeskrivningen.

Trafikutredningen tillhörande planförslaget omfattar utredning av parkeringsbehovet för både bil och cykel på Kvidinge station. När det gäller beläggningen på bilparkeringen vid stationen bör uppgifter även hämtas från Skånetrafiken och Trafikverket. För att genomföra förändringar avseende parkeringar vid krävs närmare granskning och avtal med Trafikverket, då parkeringsytorna är belägna på Trafikverkets järnvägsfastighet.

Det är angeläget att kommunen planerar för att utöka antalet cykelparkeringar på stationen, i samband med utbyggnad av norra Kvidinge, i enlighet med det identifierade framtida parkeringsbehovet. Trafikverket vill dock ifrågasätta möjligheten att minska antalet bilparkeringar för att göra plats för cykelparkeringar och torg. Antagandet i trafikutredningen om att endast 1 % av de resande till stationen anser vi är lågt räknat, när Kvidinge är utbyggt norr om järnvägen enligt översiktsplanen. Det är t ex vanligt att barn skjutsas till förskola med bil, vilket skulle kunna påverka val av färdmedel för dem som ska pendla vidare med tåget.

Trafikverket anser att trafikutredningen ska kompletteras med ett scenario avseende framtida biltrafik till stationen till år 2040, för att framtidssäkra dimensioneringen av bilparkeringen. Det scenariot bör omfatta samtliga utbyggnadsområden i Kvidinge enligt översiktsplanen, och en högre andel resande till stationen med bil än 1 %.

Trafikbuller

De riktvärden för trafikbuller som gäller för nya detaljplaner, enligt förordning (2015:216), ska följas vid planering av ny bostadsbebyggelse för att uppnå en god boendemiljö. Vid planering av ny bebyggelse är det

exploatören eller fastighetsägaren som ansvarar för att de av riksdagen fastställda riktvärdena för trafikbuller inte överstigs. De nödvändiga åtgärder som kan krävas (bullerskydd) ska bekostas av exploatören eller fastighetsägaren.

Enligt förordning 2015:26 ska en bullerberäkning tas fram vid planering av bostadsbebyggelse avseende trafikbullernivåer från såväl dagens som framtida trafik till år 2040 på väg och järnväg som påverkar planområdet, om inte det kan anses obehövt. Närmsta byggrätter med ändamål ”Bostäder, Centrum” är belägna på ca 30-50 meters avstånd, och ändamål ”Skola” på ca 150 meters avstånd från järnvägen. Trafikverket bedömer att planområdet är utsatt för höga bullernivåer från järnvägen och från angränsande genomfartsvägar, varför det inte kan anses obehövt att genomföra en bullerutredning för planförslaget.

Trafikverket anser att kommunen behöver göra en redovisning av bullervärden vid fasader, uteplatser och skolgård för byggrätter i planförslaget, för att visa att gällande riktvärden för trafikbuller kan innehållas för planförslaget. Kommunen bör i samband med det även utreda eventuella erforderliga bullerskyddsåtgärder för bebyggelsen i planförslaget, och komplettera med planbestämmelser för exempelvis skydd, ljuddämpad sida eller skyddad uteplats, om detta krävs för att säkerställa att riktvärden kan innehållas.

Risker med farligt gods

Alla statliga järnvägar är utpekade leder för transporter av farligt gods, varför planbeskrivningen måste ändras avseende denna fråga.

Trafikverket anser att en riskutredning ska genomföras för planförslaget, då gällande skyddsavstånd från järnvägen enligt RIKTSAM frångås för den planerade bostadsbebyggelsen, för att klarlägga erforderliga skyddsavstånd från järnvägen och skyddsåtgärder ur risksynpunkt.

Ny väganlutning till statlig väg

Planområdet gränsar i nordväst till väg 1780/Sännavägen på sträckan där Trafikverket är väghållare, vilket bör framgå i planbeskrivningen. Trafikverket anser inte avsmalning av vägen på sträckan är lämplig enligt förslaget i trafikutredningen. Åtgärder på den statliga vägen eller i dess vägområdet såsom en gång- och cykelbana kräver avtal med Trafikverket. Se även vidare i avsnittet Gång- och cykelförbindelser.

Planförslaget omfattar en ny anslutning mot den statliga vägen i nordväst, där gällande hastighetsbegränsning är 70 km/timmen. Trafikverket kan inte godkänna förslaget till ny anslutning till den statliga vägen, då kraven på god sikt i anslutningen enligt följande inte kan uppfyllas. God sikt ska innehållas från en punkt 5 meter in på anslutningen, 165 meter i vardera riktningen längs den statliga vägen, vid hastighetsbegränsning 70 km/timmen, i enlighet med krav i gällande VGU. Det innebär bl a att inget siktskymmande får finnas i siktområdet utmed den statliga vägen, såsom träd eller annan vegetation.

Trafikverket anser även att den föreslagna anslutningens placering utgör en olämplig plats för oskyddade att korsa Sånavägen, då hastighetsbegränsningen där är 70 km/timmen. Krav enligt gällande VGU (Vägars och gators utformning) innebär att vid en säker gång- och cykelpassage får hastighetsbegränsningen vara max 60 km/timmen. Trafikverket anser därför att föreslagen anslutning mot väg 1780 måste tas bort i planförslaget, och vid behov placeras längre söderut in mot Kvidinge, där hastighetsbegränsningen är 50 km/timmen.

Gång- och cykelförbindelser

Trafikverket ser positivt på att planförslaget omfattar förslag till förbättrade och nya gång- och cykelförbindelser till tågstationen i Kvidinge, då det bidrar till att öka andelen resande med gång-, cykel och kollektivtrafik, i enlighet med det transportpolitiska delmålet.

Det saknas dock i trafikutredningen och i planförslaget ett utpekat gång- och cykelstråk över Sånavägen i planområdets västra del, med en genförbindelse till bl a den nya förskolan i planområdet. Det saknas även ett förslag till lämplig placering av gång- och cykelpassage på Sånavägen för ett sådant gång- och cykelstråk. Krav enligt gällande VGU (Vägars och gators utformning) innebär att en säker gång- och cykelpassage ska hastighets säkras till max 40 km/timmen, men helst 30 km/timmen.

Befintliga GC-portar under järnvägen vid stationen är belägna på Trafikverkets järnvägsfastighet. För att genomföra om- eller tillbyggnad av t ex anslutande ramper och trappor vid GC-portarna krävs närmare granskning av förslagen och ett avtal med Trafikverket. Framtida dubbelspårsutbyggnad på Skånebanan behöver beaktas vid en eventuell uträtning av västra rampen från östra GC-porten under järnvägen, enligt förslag i trafikutredningen. Se vidare avsnittet i Befintlig järnväg av riksintresse.

Ledningar inom vägområde för statlig väg

Genomförandebeskrivningen bör kompletteras med följande: För att få tillstånd att korsa statlig väg med ledning ska en ansökan om ledningskorsningsavtal enligt Väglagen 44 § skickas in till Trafikverket med ritning på följande mailadress: trafikverket@trafikverket.se.

Avtal

Vi anser även att det ska framgå i genomförandebeskrivningen till aktuell detaljplan att ett avtal om åtgärder längs statlig väg och som berör Trafikverkets järnvägsfastighet ska träffas mellan Åstorps kommun och Trafikverket innan den aktuella detaljplanen föres till antagande.

Avsändaren har bedömt att meddelandet inte innehåller någon sekretessbelagd information enligt offentlighets- och sekretesslagen (2009:400).

Kommentar

Planbeskrivningen uppdateras angående att Skånebanan är järnväg av riksintresse.

Planbeskrivningen uppdateras angående att Kvidinge station är av riksintresse.

Planbeskrivningen har uppdaterats angående att alla statliga järnvägar är utpekade leder för farligt gods.

Detaljplanen anpassas för att möjliggöra utbyggnad av dubbelspår norr om befintlig järnväg. En utredning av en planskild korsning har gjort och detaljplanen har utformats för att kunna skapa en vägtunnel under järnvägen som ansluter till planområdet.

Detaljplanen utformas så att det bebyggelsefria avståndet är 45 meter från befintlig spårmitt för att ta i höjd för eventuellt dubbelspår.

Trafikutredningen kompletteras med utredning av ombyggnad av korsningen mellan Sånnavägen och Norra Järnvägsgatan. Trafikutredning tar även höjd för framtida trafik till år 2040, inklusive samtliga utbyggnadsområden i Kvidinge enligt kommunens översiktsplan.

Trafikutredningen uppdateras kring parkeringsbehov kopplat till pendelparkering och antagandet om antalet resandet till stationen.

Trafikutredningen uppdateras med scenario om mängd biltrafik till stationen till år 2040.

Planbeskrivning har uppdaterats angående att Trafikverket är väghållare för väg 1780/Sånnavägen i nordväst. Plankartan smalnar inte av Sånnavägen för biltrafik utan möjliggör enbart utrymme för cykelbana, gångbana och dagvattendiké med trädplantering. Befintlig detaljplan för Sånnavägen kommer fortsätta gälla fram till fastighetsgräns där denna detaljplan tar vid.

Den förslagna väganslutningen i nordväst tas bort och en vändplats föreslås inom planområdet.

Trafikutredningen uppdateras med ett förslag på gång- och cykelstråk över Sånnavägen i planområdets västra del. Även förslag på en passage tillkommer.

Genomförandebeskrivningen uppdateras angående tillstånd att korsa statlig väg och att avtal ska träffas mellan Åstorps kommun och Trafikverket innan den aktuella detaljplanen går till antagande.

En bullerutredning har tagits fram vilken bedömer förslagets påverkan angående buller och vilka åtgärder som krävs för att säkerställa en god miljö angående buller.

En riskanalys har tagits fram som bedömer planförslaget utifrån risk för farligt gods på järnvägen.

REGIONALA ORGAN

RÄDDNINGSTJÄNSTEN SÖDERÅSEN ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-15

Räddningstjänsten har tagit del av samt granskat inkomna handlingar. Stadsbyggnadskontoret rekommenderas att beakta följande parametrar.

Brandvattenförsörjning

Det ska framgå i detaljplanen att brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Systemet ska baseras på att bränder ska släckas med vatten direkt från brandpost (konventionellt system). Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt tillämpbara delar i Vatten- och avloppverksföreningens råd, VAV P83 och VAV P76 (ska framgå i detaljplanen). Lägsta flöde ska uppgå till 1200 l/minut.

Avståndet mellan brandposterna ska maximalt uppgå till 150 meter. Avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil ska inte överstiga 75 m (ska framgå i detaljplanen). Om avsteg ska göras från VAV P83 och VAV P76 ska lösningen förankras hos räddningstjänsten.

Information inför byggprocessen

Åtkomlighet för brandförsvarets fordon

Åtkomlighet för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg och byggnadernas entré får inte överstiga 50 meter.

Utrymning med hjälp av räddningstjänsten (≤ 11 m)

Om utrymning sker med hjälp av räddningstjänstens stegutrustning ska avståndet mellan fönsters underkant/balkongräcke och marken understiga 11 meter samt att markytorna intill fasaden ska vara utformade så att bärbar stege kan ställas upp.

Utrymning med hjälp av räddningstjänsten (11-23 m)

Om utrymning ska ske med hjälp av räddningstjänstens höjdfordon ska avståndet mellan fönsters underkant/balkongräcke understiga 23 meter samt att åtkomligheten för räddningstjänstens höjdfordon ska säkerställas via det normala vägnätet eller via särskilda räddningsvägar.

Räddningstjänstens höjdfordon har en höjd på 27 m vilket kräver att det finns särskilda uppställningsplatser nära fasaden. Detta då utskjutet är begränsat upp till den åttonde våningen.

Räddningsvägar ska generellt sett minst:

- ha en körbanebredd om 3,0 m och en vertikalradie om 50 m
- ha en innerradie om 9,1 m
- ha 4 m fri höjd

- tåla ett axeltryck om 100 kN
- ha ett hårdgjort ytlager
- ha en minsta längslutning om 8 % och ett högsta tvärfall om 2 %
- vinterväghållas

Uppställningsplats för höjdfordon ska generellt sett minst:

- vara 5 m bred och 12 m lång med samma bärighet som övriga räddningsvägar
- vara förlagda utanför ytterkanten av de balkonger/fönster som ska kunna nås med höjdfordonet (avståndet mellan husvägg och fordonets rotationscentrum ska understiga 9 m)
- inte ha större lutning än 8,5 % i någon riktning
- kunna nås utan att backa fordonet
- vinterväghållas

Avsteg från ovanstående utformning ska ske i samråd med räddningstjänsten.

Notera att räddningstjänsten önskar ta del av de relationshandlingar som berör brandskyddet när dessa har blivit upprättade, d v s brandskyddsdokumentationen med tillhörande ritningar.

Kommentar

Planbeskrivningen kompletteras med den information som inte redan finns med i planbeskrivningens genomförandedel.

KOMMUNALA NÄMNDER OCH FÖRVALTNINGAR

MILJÖKONTORET ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-10

Yttrande gällande samrådshandlingar för detaljplan Prästamarken, fastigheten Kvidinge 1:20 m.fl, Åstorps kommun

Dnr: BMN-2022-477-2

Yttrande

Miljökontoret har tagit del av samrådshandling för ny detaljplan för bostadsområdet Prästamarken i Kvidinge och vill lämna följande synpunkter:

- *Förorenad mark*

Miljökontoret önskar att det i plan- och genomförandebeskrivningen förtydligas att det vid misstanke om markföroreningar ska genomföras provtagning i dialog med tillsynsmyndigheten samt att eventuella saneringsarbeten ska anmälas innan de påbörjas.

- *Dagvattenhantering*

Planförslaget med tillhörande VA-utredning föreslår att det dagvatten som inte infiltreras inom planområdet ska avledas till naturreservatet Prästamarkens diken och dammar för vidare avledning till Pinnån och Rönne Å.

Naturreservatet bildades för att långsiktigt skydda de höga naturvärden som finns inom området. I samband med inventering av dessa naturvärden konstaterades att det i reservatets dammar finns både grodor och möjligen också större vattensalamander. Alla grod- och kärl djur är fridlysta i Sverige vilket innebär att de inte får skadas och deras fortplantnings- och viloplats inte får störas.

Både planförslaget och VA-utredningen konstaterade att de trummor som förbinder naturreservatets diken och dammar beräknas klara den avrinning på 1,5 l/s/ha som planområdet ska ge upphov till men att kapaciteten behöver utredas vidare. Miljökontoret efterfrågar också en utredning som redovisar hur dammarna som biotoper (livsmiljöer för grod- och kärl djur och andra arter) kommer påverkas. Miljökontoret anser det i sammanhanget lika väsentligt som att trummorna klarar beräknat flöde och anser inte att dagvatten kan tillåtas anslutas till naturreservatet innan områdets lämplighet som recipient är klarlagd.

- *Avloppsförsörjning*

Utifrån planförslaget och VA-utredningen tolkar miljökontoret det som att avloppsvattnet från planområdet i första hand ska anslutas till Kvidinge reningsverk för att därefter, när beslut är fattat överföras till Åstorp och Nyvångs reningsverk.

Miljökontoret anser att en förutsättning för utbyggnad av aktuellt planområde är att det är säkerställt att det långsiktigt kan garanteras en tillräcklig kapacitet i det kommunala avloppsnätet, både i ledningar och hos reningsverk. Miljökontoret vill därför påminna om att det finns en befintlig underkapacitet i VA-infrastrukturen i kommunen redan idag som leder till regelbundet återkommande bräddningsbehov (utsläpp av orenat eller delvis renat avloppsvatten) till naturliga vattendrag. Det bidrar till att kommunens vattendrag inte uppnår sina kvalitetskrav och därför är det viktigt att en överföring av avloppsvatten från Kvidinge till Åstorp inte spär på denna problematik.

- *Klimat, grönstruktur och ekosystemtjänster*

Miljökontoret konstaterar att planförslaget har en hög ambition i att möjliggöra för en grön och hållbar ny bostadsbebyggelse i Kvidinge som sammanlänkas med omgivningens förutsättningar. Miljökontoret delar planförslaget bedömning att närhet till kollektivtrafik kommer underlätta

för invånare att leva mer klimat-smart.

Miljökontoret hade dock önskat tydligare ställningstagande och skarpare formuleringar kring hur grönstrukturen ska utformas och vilka klimatanpassningsåtgärder som behövs.

I plan- och genomförandebeskrivningen anges att gröna ytor "bör" anpassas för infiltration, att större grönytor "kan" anläggas så att de "kan" bli till fördröjningsmagasin vid kraftiga skyfall. Miljökontoret tolkar detta som att dessa åtgärder inte är bindande utan frivilliga. Jordens klimat är under förändring och det ställer stora krav på att vi anpassar våra samhällen till kommande effekter av dessa förändringar. För Sveriges del kommer klimatförändringarna att innebära att vi behöver hantera längre perioder med värmeböljor och torka samt fler och intensivare regnperioder. Det är inte rimligt att klimatanpassningsåtgärder vid nybyggnation kan uppfattas som frivilliga åtgärder när det handlar om nödvändiga anpassningar. Miljökontoret önskar därför att plan- och genomförande beskrivningen revideras så att det framgår att åtgärder som exempelvis fördröjningsytor, regnbäddar och trädplanteringar som föreslås ska genomföras, inte bara att de kan eller bör.

Vidare så hade miljökontoret också gärna sett ett utökat resonemang i plan- och genomförandebeskrivningen kring områdets befintliga ekosystemtjänster och om det finns brist på ekosystemtjänster som planen kan åtgärda. Samrådshandlingen lyfter fram att området främst möjliggör för åtgärder kopplade till kulturella upplevelser men miljökontoret anser att om de klimatanpassningsåtgärder som föreslås faktiskt genomförs så kommer också de reglerande ekosystemtjänsterna inom området att stärkas. Planområdet ligger i söderläge, idag utan naturligt beskuggande trädridåer eller motsvarande grönstruktur. Miljökontoret hade därför gärna sett att de trädaller som hänvisas till i plan- och genomförandebeskrivningen (sid 24-25) inkluderas i plankartan eftersom trädens reglerande effekt (ekosystemtjänst) är viktiga för regleringen av lokalklimatet inom området.

- *Avfallshantering*

En viktig del i en hållbar stadsutveckling är en effektiv avfallshantering som i sig inte bidrar till en ökad klimat- och miljöbelastning. Miljökontoret hade därför gärna sett att man vid utformningen av infrastruktur för avfallshantering inom Prästamarken tittar på lösningar som bidrar till en mer effektiv hantering än "en tunna vid varje hus"-principen. Det skulle till exempel kunna vara gemensamma avfallsutrymmen även för radhus och villor, eller underjordiska system som innebär att sopbilar inte behöver köra in bland bebyggelsen.

- *Miljöbedömningen*

I miljöbedömningen är det angivet att "inga särdrag i naturen" eller "våtmarker" bedöms kunna påverkas av planförslaget. Eftersom planförslaget föreslår att dagvatten från planområdet ska ledas in i närliggande naturreservats diken och dammar (våtmarker) anser miljökontoret att finns en risk att planförslaget kan påverka dessa objekt

och att den bedömningen därför är tveksam.

Prästamarkens naturreservat är skyddat med stöd av 7 kap. miljöbalken för sina höga naturvärden och området är utpekad som värdekärna för ädellövsskog i Länsstyrelsernas karttjänst Grön infrastruktur. Som nämnts ovan har inte planförslaget utrett vilka konsekvenser som dagvattnet skulle kunna medföra på naturvärdena i naturreservatet.

Kommentar

Planbeskrivningen förtydligas kring misstanke om förorenad mark. Fastigheter som misstänks ha förorenad mark får en administrativ planbestämmelse om att startbesked inte får ges innan marken har genomgått undersökning och eventuella föroreningar har avhjälpats.

Att parkområdena ska ta emot en viss mängd dagvatten är tvingande genom de fördröjningsbestämmelser som finns i plankartan. Hur detta görs är däremot inte angett utan föreslås utarbetas i projekteringen.

Miljöbedömningen är ett dokument som tas fram inför samråd för att bedöma vilka konsekvenser vi ser att planen leder till och om dessa är så stora att en Miljökonsekvensbeskrivning behöver tas fram. Detta dokument uppdateras inte efter detta utan istället är utreds frågorna i utredningar och i planbeskrivning.

VA- och dagvattenutredningen har kompletterats med en bedömning av planförslagets påverkan på MKN och Prästamarkens naturreservat.

VA- och dagvattenutredningen, samt planbeskrivning ger förslag på hur grönstruktur kan utformas utifrån dagvattenhantering. Hur grönstrukturen inom planområdet ska utformas detaljprojekteras av tekniska kontoret i ett senare skede.

Det resonemang som finns kring ekosystemtjänster anser Plankontoret vara tillräckliga utifrån detaljeringsgrad i exploateringsprocessen.

Eftersom det är kommunen som kommer exploatera gator i området anser inte Plankontoret att egenskapsbestämmelse om trädallé är nödvändigt. Gatumarken är dimensionerad för att gräs och trädplanteringar ska kunna få plats men exakt hur det ska utformas görs i ett senare skede.

Plankontoret bedömer att en effektivare avfallshantering kan lösas vid projektering.

KVIDINGE SKOLA ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-17

Vi som arbetar på Kvidinge skola använder oss ofta av den fantastiska naturen som Prästamarken erbjuder. I dagsläget går vi snabbt och lätt dit utan att korsa stora vägar eller vägar med mycket trafik. Det tar mindre än 10 min att promenera vägen med en grupp elever. Dessa förutsättningar vill

vi ha kvar även efter den nya byggnationen på området. Det är av största vikt att vi även i framtiden kan ta en grupp elever till Prästmarken på ett snabbt och säkert sätt. Därför ser vi gärna att stigen som går från kyrkans parkering till Prästmarken finns kvar i någon form.

Kommentar

Stigen i sin helhet kan inte behållas eftersom den nya förskoletomten kommer placeras på den ytan. Området är dock utformat för att man ska kunna ta sig säkert och smidigt till Prästmarken från alla andra delar av Kvidinge.

NSR ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-14

NSR har beretts tillfälle att lämna synpunkter på den ovan listade detaljplanen. Med anledning av detta vill NSR framföra följande:

- För att säkerställa att hämtning kan ske säkert och önskar NSR att det i detaljplanen skrivs in att avfallsutrymmet ska placeras i nära anslutning till renhållningsfordonets stopplats. Miljörummens platser får gärna markeras ut i plankartan/illustrationskartan. Mått på transportvägarna och stopplats för renhållningsfordonet finns i renhållningsordningen för Åstorps kommun.
- Det bör även stå med i detaljplanen att avfallsutrymmet inte ska placeras så att backning förekommer.
- När det gäller biltrafiken inom området är det extra viktigt att det är god sikt vid korsningarna. Detta för att undvika olyckor.
- Bredden på huvudgatan inom område B är 5,2 meter. Detta är inte okej om det förekommer trafik i båda riktningarna. Enligt renhållningsordningen för Åstorps kommun ska vägen vara minst 5,5 meter bred om det är trafik i båda riktningarna. Är parkering tillåten vid sidan av vägen måste den vara bredare. Är vägen mötesfri och det inte finns parkerade bilar kan vägen vara smalare men den bör vara minst 3,5 meter. Träd och annan växtlighet får inte inkräkta på vägbredden, inte heller snövallar.
- Det är viktigt att renhållningsfordonen kan svänga runt ordentligt, speciellt på de enkelriktade gatorna så att inte murar, elskåp eller växtlighet blockerar framkomligheten.
- NSR vill poängtera risken att renhållningsfordonen kommer behöva köra inom området ofta på grund av att det både kommer vara fyrackskärl hos radhusen och miljörum hos flerfamiljsfastigheterna och förskolan. Är inte miljörummen rätt dimensionerade kommer renhållningsfordonet behöva köra i området ännu oftare.

- För att säkerställa att hämtning kan ske säkert och utan några risker för personerna inom förskole-området önskar NSR att det i detaljplanen skrivs in att avfallsutrymmet inte placeras vid hämta/lämnaställen eller andra ställen där barn och pedagoger vistas.
- Det finns fördelar, både miljömässiga och ekonomiska att uppmärksamma frågor som rör hantering av överskottsmassor (och vilka massor som ska användas vid ett eventuellt underskott på massor) redan i detaljplanskedet. Man kan med fördel reflektera över massbalanserna inom området och börja planera för eventuell lagring, sortering, behandling och återanvändning av massor. Detta gäller både massor som är förorenade i olika grad samt för området rena massor.
- Se Bilaga 2 som vi bifogar för att underlätta ert arbete med att säkerställa det viktigaste i gällande renhållningsordning för Åstorps kommun.

Kommentar

Planbeskrivningen uppdateras angående avfallsutrymmenas placering.

Genomförandebeskrivningen kompletteras med dimensioneringar av vägar för avfallstömmande fordon, samt att backning inte ska förekomma.

Miljörummen kan placeras och utformas på många olika sätt. Att markera ut dessa i plankarta är inte möjligt och eftersom det är upp till fastighetsägare att utforma miljörum kommer inte kommunen inkludera dessa i illustrationer.

Huvudgata inom område B har ökats så körfälten är 6,5 meter i bredd.

Genomförandebeskrivningen uppdateras angående massor.

Övriga punkter har arbetats in i planbeskrivning och genomförandebeskrivning.

Bildningsförvaltningen ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-17

Hej

Jag ser inte att stigarna finns kvar på er karta som finns i dagsläget att komma in till prästamarken.

Jag önskar att stigar finns så att inte det bara går att gå in via ”Kyrkans soptipp” ingång.

Kommentar

Stigarna i sin helhet kommer inte vara kvar efter detaljplanens genomförande. Dock har hela planförslaget utformats utifrån att det ska vara enkelt att ta sig till Prästamarkens naturreservat. Detta genom många gröna släpp mellan bostäderna för att man enkelt ska kunna smita igenom till den nya parken inom planområdet. Exakt dragning av stigar inom planområdet sker vid projektering av parken med dagvattendammar, därför syns inte dessa i plankartan men inom bestämmelse NATUR och PARK kan stigar upprättas.

NSVA ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-22

Generellt:

VA-utredningen som togs fram i samband med gestaltungsprogrammet hade förutsättningen att det skulle byggas ca 170–220 bostäder i området, och det är den siffran som har använts i dimensionerande beräkningar. I samrådsförslaget för detaljplanen har antalet bostäder ökat till upp mot 350st, dvs nästan en fördubbling gentemot tidigare. Den uppdaterade VA-utredningen som tittar på det nya antalet bostäder har inte blivit avstämd med NSVA och saknar resonemang kring hur de uppdaterade flödena kan hanteras av befintliga ledningar. Detta skapar såklart andra förutsättningar för VA-försörjningen och kräver en ny översyn gällande vilka flöden som nu är aktuella och om befintligt nät klarar den belastningen.

Längs med Sånnavägen ser det ut som att befintliga VA-ledningar till viss del hamnar inom kvartersmark. Dessa ledningar måste vara åtkomliga och ska skyddas med prickmark och u-område utifrån ett visst skyddsavstånd (exakt skyddsavstånd kan NSVA ta fram inför granskning och kommunicera med Åstorp). Alternativet är att ledningarna flyttas ut i gatan (Sånnavägen).

I planområdets nordvästra del planeras för kvartersmark med byggrätter rakt ovanpå en viktig spillvattenledning. Här får inga byggnader uppföras inom skyddsavstånd för ledningen, planen behöver säkerställa prickmark och u-område längs med befintlig ledning. Detta innebär sannolikt att fastighetsindelningen här behöver förändras. Omläggning av den här ledningen innebär ett stort ingrepp i naturreservatet och bör i största möjliga mån undvikas

Dricksvatten:

Den tidigare VA-utredningen samt en kontrollberäkning av NSVA utgick från färre än 500 brukare, vilket var rimligt sett till det då planerade antalet bostäder. Den nya VA-utredningen utgår från samma beräkningsförutsättningar, men anger samtidigt ett nästan fördubblat brukarantal. Beräkningsmetoden behöver spegla det nya scenariot med ett ökat antal bostäder i planområdet. Resonemang kring befintliga ledningars kapacitet bör också ingå. En översyn gällande vilka flöden som nu är aktuella och om befintligt nät klarar belastningen är nödvändig.

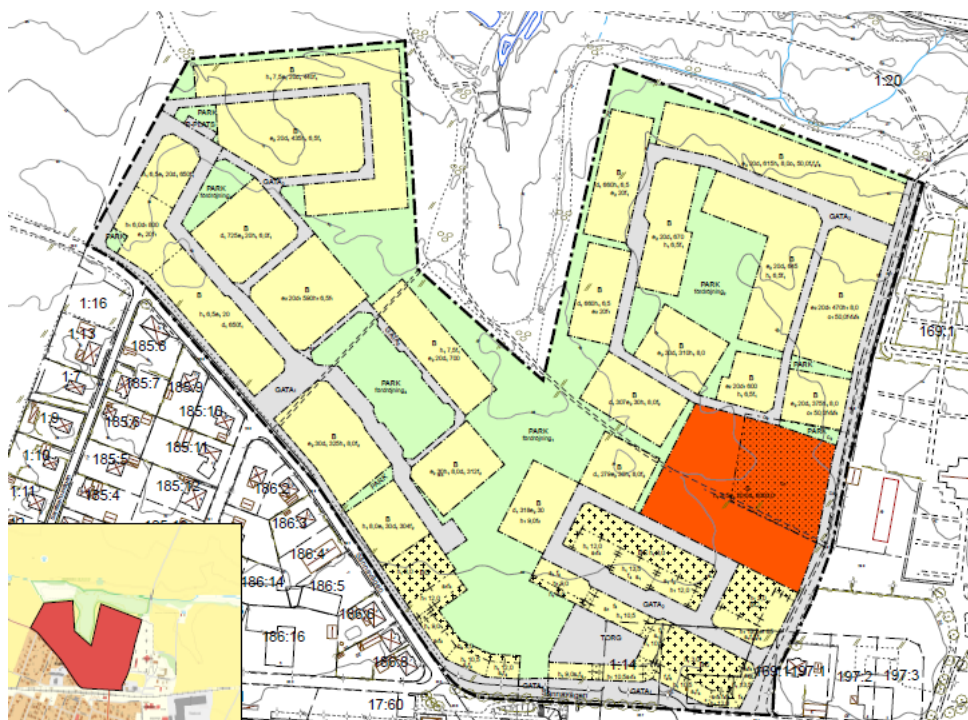
En dimensionsplan gällande framtida vattenförsörjning är framtagen och i denna har hänsyn tagits till exploateringen i Prästamarken, med en bebyggelse på ca 200 bostäder. För att säkra upp dricksvattenförsörjningen kan befintliga ledningar behöva uppdimensioneras.

Spillvatten:

Den uppdaterade VA-utredningen utgår från ett ökat antal brukare men saknar resonemang kring hur flödena ökar och hur det påverkar befintliga ledningar. En översyn gällande vilka flöden som nu är aktuella och om befintligt nät klarar belastningen är nödvändig.

Dagvatten:

Den uppdaterade utredningen har räknat på magasineringsbehovet för dagvatten för området, men har inte presenterat förslag på placering av dessa magasin eller reflekterat kring om de redan föreslagna fördröjningsåtgärderna är lämpliga sett till den förändrade plankartan. Det är med andra ord svårt att avgöra om de magasinvolymerna som krävs för att hantera dimensionerande regn för området får plats, går att anlägga på allmän platsmark, samt ligger rätt i förhållande till olika flödesströmmar. Vid en snabb jämförelse mellan aktuell plankarta och tidigare förslag över dagvattenhanteringen ser det ut som att fördröjningsytorna 1, 2, 4, 5 och 10 på något sätt inte möjliggörs, inkräktas på eller begränsas i och med den nya plankartan. Ett resonemang kring hur dessa volymer möjliggörs inom planområdet krävs.





I övrigt har NSVA inget att erinra.

Kommentar

Den nya uppdateringen av VA- och dagvattenutredningen har stämts av med NSVA angående antal bostäder, brukare etc.

Ledningarna som går parallellt med Sånnavägen säkras genom planbestämmelse om område för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Området i nordväst ritas om så ledningarna säkerställs genom u-område och prickad mark.

Den uppdaterade VA- och dagvattenutredningen har uppdaterats med förslag på placeringar av dagvattenmagasin.

ENSKILDA ORGAN

Åstorps Lantbrukarnas Riksförbund ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-17

Synpunkter ifrån Åstorp LRF

1. Vi anser att man skall värna om åkermarken och dess värde att användas till livsmedelsproduktion.

2. Framkomligheten på vägar runt området ex. Tommarpsvägen.
3. Dagvatten avrinning hur detta påverkar bäckar i området.

Christian Johansson

Ordförande Åstorp LRF

Kommentar

Enligt Länsstyrelsernas klassificering av jordbruksmark har planområdet med största sannolikhet en klassning 6 av 10 i skalan. Största delen jordbruksmark i Åstorps kommun har en högre klassning. Den goda kollektivtrafikläget och behovet av bostäder bedömer Åstorps kommun som ett större allmänt intresse än jordbruksmarken inom planområdet.

Planskild korsning under järnvägen och Tommarpsvägen har utformats för att det ska vara möjligt att ta sig med lantbruksmaskiner på vägarna.

Den uppdaterade VA- och dagvattenutredningen bedömer hur bäckarna i Prästamarken påverkas av att dagvatten leds dit.

SAKÄGARE

FASTIGHETSÄGARE 1 ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-16

Hej

1. Har Ni gjort inventering av djurlivet i Prästamarken?
2. Har Ni gjort utvärdering om denna natur kommer påverkas av att 800 människor ska vistas här i närheten?
3. Kommer ugglorna, groddjuren, näktergalen och grävlingen(såg den i morse) acceptera detta?
4. Kommer någon överhuvudtaget vilja ha sin barn på förskola intill ett enormt myggtätt område? Inte de jag frågat.
5. Kommer någon överhuvudtaget att vilja ha en trädgård så nära ALLA dessa myggor?
6. Ja man blir biten av 20-30 st på minuter, visste ni detta?
7. Har ni varit i kontakt men naturskyddsföreningen? Det är ju ett skyddat område.
8. Kommer det att bli trottoar på båda sidor av Sånnavägen längs med järnvägen?
9. Det saknas trottoar fortfarande, så var ska man gå ? På gräset eller på er nya Sommaräng? Det fanns 38 miljoner till stationsbygge

,men inte till en trottoar, när man ska gå till förskola, skola, kyrka, eller prästamarken. Hur tänkte ni här?

10. Kommer det finns någon som vill bo så nära bullrande och vibrerande tåg? ca 500 st per vecka.
11. Kommer de nu boende intill att få kompensation för buller, oväsen, trafikstörning då det sätter igång?
12. Om det finns ovanliga djur, kommer det att påverka era beslut.

Kommentar

En biologisk inventering har gjorts för Prästaskogen när naturreservatet bildades 2013.

Ingen utvärdering har gjorts utifrån att exakt 800 människor kommer vistas i området. Men Plankontoret tillsammans med Miljökontoret har bedömt om naturreservatet skulle påverkas negativt av planförslaget och utifrån att naturreservatet bildades både p.g.a. naturvärden men också för friluftsliv så påverkas ju det sistnämnda positivt av att fler människor kan nyttja området för motion och rekreation.

Plankontoret, Miljökontoret och Länsstyrelsen har bedömt att ingen negativ påverkan på naturreservatet sker gällande djurlivet.

Myggor är inte något kommunen har beaktat i planarbetet. Ändrade markförhållande kan leda till att det bli mindre myggor, samt myggor påverkar en kort period av året och detta är perioden minst antal barn är i förskola.

Det är upp till var och en att bedöma om man vill bosätta sig inom området. Tekniska kontoret har bedömt att det finns en efterfrågan på bostäder inom planområdet och myggbett anser inte Plankontoret vara betydande negativ påverkan på hälsan för de kommande boende.

Naturskyddsföreningen har getts möjlighet att yttra sig under samrådet men har valt att inte göra detta. De kommer få möjligt under granskning också.

Trafikverket har satt krav på att en planskild korsning under järnvägen ska utformas och detta leder till att Sånnavägen kommer flyttas norrut. Längs med järnvägen kommer det bli Torg och parkering vilket kommer underlätta tillgängligheten för gående. Längs den nya Sånnavägen finns det utrymme för gångbana på båda sidor och planbeskrivningen förordnar det. Hur det gick till vid stationsbygget kan Plankontoret inte svara på utan den frågan får riktas till Tekniska kontoret.

En bullerutredning tas fram inför granskningen, vilken kommer bedöma vilken påverkan de fastigheter som ligger närmast järnvägen kommer ha. Om dessa bullernivåer är högre än förordnade riktvärden kommer de också förslå åtgärder för att komma under dessa nivåer. Även de befintliga fastigheter som ligger intill planområdet kommer bedömas utifrån att biltrafiken ökar genom förskola och bostäder. Om dessa nivåer går över

förordnade nivåer kommer även dessa få föreslagna åtgärder.

De boende som bor intill ska inte få betydande negativ påverkan på deras hälsa genom att detaljplanen genomförs, då kommer planen inte vinna laga kraft. I Plan- och bygglagens 14. Kap finns regler om Skadeersättning vid detaljplanering, det är väldigt ovanligt att ersättning ges för att oväsen och trafikstörning. Om det krävs åtgärder på privat fastighet för att bullernivåer ska vara under förordnade nivåer ska detta bekostas av sökande av detaljplanen (i detta fall kommunen).

Alla nya förutsättningar som tillkommer under detaljplaneprocessen måste bedömas.

FASTIGHETSÄGARE 2 ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-17

Hej!

Jag vill lämna in mina synpunkter på detta bygge.

Jag tycker inte ni skall bygga på detta område. Det är ett område som skall vara öppna landskap.

Bygga massa tråkiga bostäder är inte vad denna by behöver.

Kommentar

Åstorps kommun anser att det goda kollektivtrafikläget och vackra naturen i form av Prästamarken ger goda förutsättningar att skapa ett bostadsområde som tar tillvara på områdets förutsättningar.

Kvidinge är även i stort behov av en ny förskola.

FASTIGHETSÄGARE 3 ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-17

Hej,

Har en synpunkt eller två ang. denna detaljplan.

Boende på Seretsehusvägen, Bleckslagaregatan & Hantverkaregatan har sedan ca. ett halvsekel tillbaka haft tillgång till en direkt väg från detta område till naturreservatet Prästamarken. Denna är markerad som "körbana" i anslutning till T-korsningen i anslutning till Bleckslagaregatan i dokumentet "Plankarta.pdf".

Har läst igenom dokumenten och ser att en fyrvägs korsning är planerad (Sida 15 i dokument "Rapport Trafikutredning.pdf") vilket ser logiskt och praktiskt ut. Dock undrar boende varför ingen direkt väg för fotgängare är planerad resten av vägen till Prästamarken efter denna anslutning? Enl.

detaljplan (Sida 11 i dokument "Rapport Trafikutredning.pdf" & "Plankarta.pdf") ligger istället fastigheter i vägen för fortsatt gång till ingången till Prästamarken.

Boende i detta området använder denna väg i stort sett dagligen för att kunna motionera och dyl. i Prästamarkens gång & motionsspår men detta nämns ej i dessa dokument.

Boende i detta området kommer redan att förlora en underbar utsikt och sannolikt en del av våra bostäders värde genom detta projekt. Boende i detta område vill behålla den vägen de använder sig av dagligen och motsätter sig starkt en detaljplan som ej inkluderar en gångväg till Prästamarken.

Jag ställer mig även frågande till hur ni planerar att begränsa ljusförorening från bostäder och belysning på Prästamarkens natur. Som de flesta vet så orsakar ljusförorening stora problem för insekters dygnsrytm (även människors och djurs dygnsrytm för den delen). Jag finner ingen information om detta i dokumenten, om jag har missat det så ursäktar jag för att jag tar upp det, men om ingen analys av hur detta projekt kommer att påverka djurlivet i naturreservatet gjorts innan så bör sådan göras innan ev. byggnation.

Utöver dessa synpunkter tycker jag att det ser ut som ett bra projekt.

Kommentar

Boende på Seretsehusvägen har idag ca 300 meter från korsningen med Sånnavägen via stigen över åkermarken. Från Bleckslagaregatan är det ca 160 meter och Hantverkaregatan ca 320 meter. Från Seretsehusvägen blir det genom ett släpp genom mellan byggnaderna cirka 230 meter till närmsta entré till Prästamarken. Från Bleckslagaregatan blir det ca 170 meter och från Hantverkaregatan ca 330 meter.

En trafiksäker övergång föreslås i korsningen Bleckslagaregatan Sånnavägen in mot det nya området. Inom planområdet är de områden som är angivna som GATA dimensionerade för att ha gångbana och diké/trädplantering. Det är alltså inte bara körbana som inryms utan även gångbana och planteringar. Anledning att detta inte regleras i plankartan är att det ska detaljprojekteras senare och då kan små ändringar behövas. Därför säkerställs det i plankartan att det finns utrymme för andra funktioner.

Området är utformat med flera släpp i mellan bebyggelsen så det ska vara enkelt att ta sig till den nya Parken och vidare till Prästamarken. Dessa släpp har antingen användningen NATUR eller PARK. Inom dessa båda användningar får stigar upprättas och var dessa ska ligga regleras ej i detaljplan utan kommer upprättas vid exploateringen.

Att ta sig till Prästamarken genom gång kommer fortsatt vara enkelt och i viss mån till och med säkrare genom den säkra övergången som föreslås

över Sånnavägen.

Plankontoret, Miljökontoret och Länsstyrelsen har inte bedömt att det finns risk för att ljusföroreningar kommer påverka djurlivet i Prästamarken naturreservat.

FASTIGHETSÄGARE 4 ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-17

Gällande utställd plan Prästamarken Kvidinge.

Följande krav lämnas här och det blir aktuellt med bebyggelse och förskola enligt era planer.

Ett ökat boende innebär ökad trafik, man måste då tänka miljö och säkerhet först innan man drar igång och bygger.

Först ska detta göras!

1. Planfri korsning ska göras, en ökning av trafiken innebär ännu mer köer och olycksrisker, samt miljöfara, än det som blir nu vid rusningstrafik.
2. Ny väg väster om Kvidinge samhälle så att Såna och väg 21 sammanbinds, när denna görs planskild, kan man ev. låta befintlig övergång vara som den är.
3. Rondeller ut från Kvidinge vid gamla Tavernan samt i Maglabykorset

Det enkla svaret kan ju vara att detta ligger utanför er aktuella plan, men då anser jag att det är tjänstefel, nr 1 eller 2 samt 3 ovan måste vara löst innan man går vidare.

Vidare kring planen

4. Vägen upp till Tommarps Kungsgård bibehålls och är kvar som en vägsamfällighet. För att på bästa sätt serva boende, besökare och företagare som använder denna väg. Stor vikt måste läggas på framkomlighet för lantbruksmaskiner och säkerhet! Trafiken får inte öka på denna sträcka när området bebyggs.
5. Området ändras så att en väg går in i området i höjd med järnvägsövergången, så får området en huvudgata in, på så sätt för man betydligt lägre trafikintensitet både ut mot Såna och förbi Kyrkan och upp till Tommarp. Man blandar man inte olika sorts trafiktyper. Inne i området kör de som bor i området, utanför kör de

som ska ut eller in i Kvidinge från Såna respektive Tommarp.

6. Punkt 5 möjliggör också att man får en huvudgata in, där man kan ha olika serviceinrättningar på 1:plan
7. Gamla stigarna in i Prästamarken ska bibehållas
8. Detaljer kring cykel och gångtrafik som ska korsa olika vägar ska utformas i samråd med företagare och markägare och övriga berörda
9. Detaljer kring utformning av bebyggelse, utemiljöer etc. längs vägföreningens väg, ska utformas i samråd med företagare, markägare och övriga berörda.
10. Grönytor ska minimeras, området ska förtätas så att minsta möjliga m² åkermark används.

Åkermark tillverkas inte längre, och vi har en ökad självförsörjningsgrad på livsmedel att uppfylla.

Kommentar

Trafikverket har identifierat ett behov av dubbelspår längs med järnvägen. Om ett sådant dubbelspår byggs blir det krav att korsningen omvandlas till planfri korsning. Detaljplanen har utformats för att möjliggöra detta genom en tunnel under järnvägen. Detta innebär att Sånavägen flyttas norrut. Enligt Trafikutredningen klarar korsningen i plan detaljplanens utbyggnad och således går detaljplanen att genomföra både med planskild korsning och utan.

Kommunen har inga planer på att upprätta en ny väg mellan Såna och väg 21. Om det bli dubbelspår mellan Åstorp och Hässleholm måste dock kommunen ta ställning till om de befintliga övergångarna ska bli planskilda eller stängas. Den trafikutredning som tagits fram har inte kommit fram till att detaljplanens genomförande skulle kräva att en ny väg behövs.

Den trafikutredning som tagits fram för att bedöma hur genomförandet av detaljplanen kommer påverka trafiksituationen har kommit fram till att trafikökningen inte kommer påverka köbildningar så att åtgärder behöver tilltas. Tekniska kontoret planerar eventuella utbyggnader som inte gäller detaljplanen och därför är det bäst att synpunkter kring önskemål om rondeller eller dylikt skickas till dem.

Tommarpsvägen föreslås bli kommunal. Den kommer bevara sin östra gräns mot kyrkogården men föreslås breddas västerut mot planområdet. Körbanan föreslås bli 7 meter bred, 2,5 meter cykelbana och 1,5 meter gångbana. Vägen från tunneln och vidare via Tommarpsvägen har utformats för att kunna ta emot lantbruksmaskiner. Trafiken kommer öka på denna väg, framförallt till förskolan. Trafikutredningen har bedömt att den ökade trafiken inte kommer innebära några stora problem.

Sånavägen föreslås flyttas och bli huvudgata genom flerbostadsområdet.

Befintliga dragningen längs med järnvägen föreslås bli parkeringsyta, torg, eller utrymme för järnväg med tillhörande anläggningar. Trafikutredningen har bedömt att mängden trafik (inklusive tillkommande trafik genom detaljplanens genomförande) inte är så stor att det skulle behövas en väg för trafiken mot Såna och en väg för att förse planområdet.

Befintliga stigar kommer inte behållas i sin nuvarande utformning. Men detaljplanen möjliggöra släpp mellan bebyggelsen in mot parken och inom dessa kan nya stigar utformas för att enkelt ta sig till Prästamarken naturreservat.

Detaljprojektering av gångvägar, cykelvägar korsningar etc. Görs av Tekniska kontoret vid exploatering. Förslag på hur korsningar, cykelvägar, gångvägar och stigar kan se ut ges i Trafikutredningen.

Förslagsvis övertar kommunen Tommarpsvägen. Detaljplanen reglerar hur bebyggelse utformas längs med vägen. Viss bebyggelse får utformningsbestämmelser för att anknyta till kulturmiljön.

Grönytor har minskats ner i förhållande till gestaltningsprogrammet. De ytor som finns kvar bedömer kommunen behövs utifrån att omhänderta dagvatten och för att skapa ett avstånd mellan bostäder och naturreservat. Kommunen delar uppfattningen att när jordbruksmark ianspråkta ska exploateringsgraden vara av den högre skalan.

FASTIGHETSÄGARE 5 ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-17

Gällande utställd plan Prästamarken Kvidinge.

Följande krav lämnas här och det blir aktuellt med bebyggelse och förskola enligt era planer.

Ett ökat boende innebär ökad trafik, man måste då tänka miljö och säkerhet först innan man drar igång och bygger.

Först ska detta göras!

1. Planfri korsning ska göras, en ökning av trafiken innebär ännu mer köer och olycksrisker, samt miljöfara, än det som blir nu vid rusningstrafik.
2. Ny väg väster om Kvidinge samhälle så att Såna och väg 21 sammanbinds, när denna görs planskild, kan man ev. låta befintlig övergång vara som den är.
3. Rondeller ut från Kvidinge vid gamla Tavernan samt i Maglabykorset

Det enkla svaret kan ju vara att detta ligger utanför er aktuella plan, men då anser jag att det är tjänstefel, nr 1 eller 2 samt 3 ovan måste vara löst innan man går vidare.

Vidare kring planen

4. Vägen upp till Tommarps Kungsgård bibehålls och är kvar som en vägsamfällighet. För att på bästa sätt serva boende, besökare och företagare som använder denna väg. Stor vikt måste läggas på framkomlighet för lantbruksmaskiner och säkerhet! Trafiken får inte öka på denna sträcka när området bebyggs.
5. Området ändras så att en väg går in i området i höjd med järnvägsövergången, så får området en huvudgata in, på så sätt för man betydligt lägre trafikintensitet både ut mot Såna och förbi Kyrkan och upp till Tommarp. Man blandar man inte olika sorts trafiktyper. Inne i området kör de som bor i området, utanför kör de som ska ut eller in i Kvidinge från Såna respektive Tommarp.
6. Punkt 5 möjliggör också att man får en huvudgata in, där man kan ha olika serviceinrättningar på 1:plan
7. Gamla stigarna in i Prästamarken ska bibehållas
8. Detaljer kring cykel och gångtrafik som ska korsa olika vägar ska utformas i samråd med företagare och markägare och övriga berörda
9. Detaljer kring utformning av bebyggelse, utemiljöer etc. längs vägföreningens väg, ska utformas i samråd med företagare, markägare och övriga berörda.
10. Grönytor ska minimeras, området ska förtätas så att minsta möjliga m² åkermark används.

Åkermark tillverkas inte längre, och vi har en ökad självförsörjningsgrad på livsmedel att uppfylla

Kommentar

Se svar ovan.

TOMMARPS VÄGFÖRENING/VÄGSAMFÄLLIGHET ENLIGT
SKRIVELSE 2022-06-17

Gällande utställd plan Prästamarken Kvidinge.

Följande krav lämnas här och det blir aktuellt med bebyggelse och förskola

enligt era planer.

Ett ökat boende innebär ökad trafik, man måste då tänka miljö och säkerhet först innan man drar igång och bygger.

Först ska detta göras!

1. Planfri korsning ska göras, en ökning av trafiken innebär ännu mer köer och olycksrisker, samt miljöfara, än det som blir nu vid rusningstrafik.
2. Ny väg väster om Kvidinge samhälle så att Såna och väg 21 sammanbinds, när denna görs planskild, kan man ev. låta befintlig övergång vara som den är.
3. Rondeller ut från Kvidinge vid gamla Tavernan samt i Maglabykorset

Det enkla svaret kan ju vara att detta ligger utanför er aktuella plan, men då anser jag att det är tjänstefel, nr 1 eller 2 samt 3 ovan måste vara löst innan man går vidare.

Vidare kring planen

4. Vägen upp till Tommarps Kungsgård bibehålls och är kvar som en vägsamfällighet. För att på bästa sätt serva boende, besökare och företagare som använder denna väg. Stor vikt måste läggas på framkomlighet för lantbruksmaskiner och säkerhet! Trafiken får inte öka på denna sträcka när området bebyggs.
5. Området ändras så att en väg går in i området i höjd med järnvägsövergången, så får området en huvudgata in, på så sätt för man betydligt lägre trafikintensitet både ut mot Såna och förbi Kyrkan och upp till Tommarp. Man blandar man inte olika sorts trafiktyper. Inne i området kör de som bor i området, utanför kör de som ska ut eller in i Kvidinge från Såna respektive Tommarp.
6. Punkt 5 möjliggör också att man får en huvudgata in, där man kan ha olika serviceinrättningar på 1:plan
7. Gamla stigarna in i Prästamarken ska bibehållas
8. Detaljer kring cykel och gångtrafik som ska korsa olika vägar ska utformas i samråd med företagare och markägare och övriga berörda
9. Detaljer kring utformning av bebyggelse, utemiljöer etc. längs vägföreningens väg, ska utformas i samråd med företagare, markägare och övriga berörda.
10. Grönytor ska minimeras, området ska förtätas så att minsta möjliga m² åkermark används.

Åkermark tillverkas inte längre, och vi har en ökad självförsörjningsgrad på livsmedel att uppfylla

Kommentar

Se svar ovan.

ÖVRIGA

KVIDINGE HEMBYGDSFÖRENING ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-09

Kvidinge Hembygdsförening vill avge synpunkter på rubricerat ärende:

Prästamarken är den centrala delen i utbyggnaden. Utan skötsel blir det till sist ett alkärr med avsaknad av ekar som är det särpräglade för området. Därför är det viktigt att delar av regnvatten samlas upp och förser dammarna i "Prästis" med vatten! Ett genomtänkt system, med t.ex. tillvara tagande av regnvatten från Förskolan är att visa på möjligheterna. Men också att inom grönområdena samla upp och före vattnet via dammarna ut i Goentorpsbäcken för vidare färd till Rönneå istället för en färd till reningsverket i Nyvång är ett måste för Prästamarkens hållbarhet!

Trafiken bör ses över på nytt. Vi finner det direkt olämpligt att en utfart från området ansluter till Tommarpsvägen i direkt anslutning till S-kurvan genom "Prästis" och P-platsen för besökare till "Prästis" och kyrkogården. Traktorer, med tillbehör från verksamheten på Kungsgården, utgör en stor och tung belastning på just denna väg. Förskolans placering blir ju mitt i den största trafikrörelsen. Med transporter, föräldrar, personal samt inte minst närheten till Kyrkans parkering för olika arrangemang.

Bebyggelse nära naturskyddsområde kräver ett skydd för mindre seriösa byggare. Lämpligt är att Prästamarken får ett nätstaket i de områden som direkt gränsar mot byggnation. Att en remsa mark mellan staket, i likhet med t.ex. Humlebäcksremsa om 8 meter besås med ängsblommor och att resp. tomtägare skall avgränsa fastigheterna med staket/ mur eller annat skydd så att inte nerskräpning sker.

Kyrkstigen från Sånnavägen till Prästamarken är en tidigare överenskommelse mellan kommunen och församlingen att den skall ha en viss bredd (att man skulle kunna bära en kista till kyrkan) och vi anser att denna stig skall behållas och klart utmärkas för sin historiska betydelse.

Trottoar på södra sidan av Sånnavägen finns inte i dag. Borde skyndsamt ställas i ordning så man som gående kan ta sig till ex kyrkan eller till skolan på ett trafiksäkert sätt.

Halvtimmestrafik på järnvägen måste bli en förutsättning för att Kvidinge och detaljplanens målsättning med bebyggelse på "Prästamarken" skall bli

en framgång. Vi efterlyser en samlad kommunal aktion för detta. Helsingborgs förorter har detta-varför inte Kvidinge som i flera fall har fler invånare än t.ex. Mörap!

Vi beklagar att Länsstyrelsen fortsätter att bromsa utbyggnaden av området. Det hade varit tillräckligt med dokumentation av vad som hittills framkommit från tidigare utgrävningar

Kommentar

Den uppdaterade VA- och dagvattenutredningen har bedömt hur dagvatten från planområdet kommer påverka naturreservatet.

En trafikutredning har tagits fram för detaljplanen och denna har gjort bedömningen att det norra områdets utfart inte utgör någon risk för trafiksäkerheten. Tommarpsvägen föreslås breddas in mot planområdet och har dimensionerats med lantbruksmaskiner i åtanke. Trafikutredningen har också analyserat hur befintliga vägar påverkas genom detaljplanens genomförande och kommit fram till att Tommarpsvägens belastning är fullt godkänd utifrån rådande riktvärden.

Åstorps kommun bedömer att avstånd på 4,5 meter från Naturreservatet är tillräckligt skyddsavstånd. En nätstaket kan uppföras inom användningen PARK. Plankontoret bedömer inte att detta behöver regleras i plankarta. Plankontoret bedömer inte heller att reglera privata fastigheter kring krav på staket är rimligt utifrån planens syfte.

Kyrkstigen går inte att behålla i sin helhet då den nya förskolan föreslås placeras över en del av denna. Dock planeras ett grönområde från förskolan till naturreservatet där en stig har ungefär samma sträckning som Kyrkstigen. Plankontoret har även förslagit för Kvidingebyggen som ska bebygga fastigheten att en stig med fördel kan planeras inom fastigheten som pekas ut som Kyrkstigen.

Sånnavägens södra sträckning försvinner och flyttas norrut. På denna väg finns gångbana på båda sidor och även en cykelbana.

Skånetrafiken inkluderas i samrådsretsen och får möjlighet att yttra sig under granskningen.

BODIL HELLBERG ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-15

Hej

Tänk på att det är viktigt att barnen på Kvidinge skola enkelt snabbaste vägen kan gå genom bostadsområdet för att komma till Prästamarkens naturreservat.

Mvh

Bodil Hellberg (L)

Kommentar

Planen utformad med en grund i att det ska vara enkelt och trafiksäkert att ta sig till naturreservatet. Eleverna kan ta sig trafiksäkert till naturreservatet enligt planförslaget.

BR GÖRANSSON ENLIGT SKRIVELSE 2022-06-17

Gällande utställd plan Prästamarken Kvidinge.

Följande krav lämnas här och det blir aktuellt med bebyggelse och förskola enligt era planer.

Ett ökat boende innebär ökad trafik, man måste då tänka miljö och säkerhet först innan man drar igång och bygger.

Först ska detta göras!

1. Planfri korsning ska göras, en ökning av trafiken innebär ännu mer köer och olycksrisker, samt miljöfara, än det som blir nu vid rusningstrafik.
2. Ny väg väster om Kvidinge samhälle så att Såna och väg 21 sammanbinds, när denna görs planskild, kan man ev. låta befintlig övergång vara som den är.
3. Rondeller ut från Kvidinge vid gamla Tavernan samt i Maglabykorset

Det enkla svaret kan ju vara att detta ligger utanför er aktuella plan, men då anser jag att det är tjänstefel, nr 1 eller 2 samt 3 ovan måste vara löst innan man går vidare.

Vidare kring planen

4. Vägen upp till Tommarps Kungsgård bibehålls och är kvar som en vägsamfällighet. För att på bästa sätt serva boende, besökare och företagare som använder denna väg. Stor vikt måste läggas på framkomlighet för lantbruksmaskiner och säkerhet! Trafiken får inte öka på denna sträcka när området bebyggs.
5. Området ändras så att en väg går in i området i höjd med järnvägsövergången, så får området en huvudgata in, på så sätt för

man betydligt lägre trafikintensitet både ut mot Såna och förbi Kyrkan och upp till Tommarp. Man blandar man inte olika sorts trafiktyper. Inne i området kör de som bor i området, utanför kör de som ska ut eller in i Kvidinge från Såna respektive Tommarp.

6. Detaljer kring cykel och gångtrafik som ska korsa olika vägar ska utformas i samråd med företagare och markägare och övriga berörda
7. Detaljer kring utformning av bebyggelse, utemiljöer etc. längs vägföreningens väg, ska utformas i samråd med företagare, markägare och övriga berörda.
8. Grönytor ska minimeras, området ska förtätas så att minsta möjliga m² åkermark används. Åkermark tillverkas inte längre, och vi har en ökad självförsörjningsgrad på livsmedel att uppfylla.

Kommentar

Se svar för Fastighetsägare 4 ovan.

SAMMANFATTNING OCH FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR

Utredningar

- Trafikutredning uppdateras
- VA- och dagvattenutredning uppdateras
- Bullerutredning tas fram
- Riskanalys tas fram

Plan- och genomförandebeskrivning

- Genomförandetiden ändras till att vara 15 år i plankarta och planbeskrivning.
- Avsnittet om fastighetsreglering uppdateras så det enbart är fastighetsreglering som ska ske.
- Motiv till upphävande av strandskydd.
- Planbeskrivningen förtydligas kring alléns lokalisering.
- Planbeskrivningen uppdateras angående att Skånebanan är järnväg av riksintresse.
- Planbeskrivningen uppdateras angående att Kvidinge station är av riksintresse.
- Planbeskrivningen har uppdaterats angående att alla statliga järnvägar är utpekade leder för farligt gods.
- Planbeskrivning har uppdaterats angående att Trafikverket är väghållare för väg 1780/Sånnavägen i nordväst.
- Genomförandebeskrivningen uppdateras angående tillstånd att korsa statlig väg och att avtal ska träffas mellan Åstorps kommun och Trafikverket innan den aktuella detaljplanen går till antagande.
- Planbeskrivningen kompletteras med information från Räddningstjänsten.
- Planbeskrivningen förtydligas kring misstanke om förorenad mark.
- Planbeskrivningen uppdateras angående avfallsutrymmenas placering.
- Genomförandebeskrivningen kompletteras med dimensioneringar av vägar för avfallstömmande fordon, samt att backning inte ska förekomma.
- Genomförandebeskrivningen uppdateras angående massor.
- Planbeskrivningen uppdateras utifrån riskanalysen som tagits fram.
- Planbeskrivningen uppdatera utifrån den bullerutredning som tagits fram.

- Plan- och genomförandebeskrivningen uppdateras utifrån den uppdaterade versionen av VA- och dagvattenutredningen.
- Planbeskrivningen uppdateras utifrån den uppdaterade versionen av Trafikutredningen.

Plankarta

- Plankartan revideras så det endast finns en definition av prickmark. Plankartan revideras kring mellanrum. Teckenförklaringen revideras angående s1.
- Servitutet för jordvärme släcks ut och därmed behövs inga bestämmelser säkerställa dess rätt. Genomförandetiden ändras till att vara 15 år i plankarta och planbeskrivning.
- Plankartan kompletteras med en administrativ bestämmelse om att inget startbesked får ges för bostäder innan eventuella markföreningar har utretts och avhjälpes.
- Åstorps kommun föreslår att strandskyddet upphävs för områdena om ligger inom bostäder genom planbestämmelse.
- Detaljplanen utformas så att det bebyggelsefria avståndet är 45 meter från befintlig spårmit för att ta i höjd för eventuellt dubbelspår.
- Plankartan smalnar inte av Sånnavägen för biltrafik utan möjliggör enbart utrymme för cykelbana, gångbana och dagvattendiké med trädplantering.
- Den förslagna väganslutningen i nordväst tas bort och en vändplats föreslås inom planområdet.
- Huvudgata inom område B har ökats så körfälten är 6,5 meter i bredd.
- Området i nordväst ritas om så ledningarna säkerställs genom u-område och prickad mark.
- Plankarta uppdateras utifrån riskanalysen som tagits fram.
- Plankarta uppdatera utifrån den bullerutredning som tagits fram.
- Plankarta uppdateras utifrån den uppdaterade versionen av VA- och dagvattenutredningen.
- Plankarta uppdateras utifrån den uppdaterade versionen av Trafikutredningen.

Därutöver har endast mindre redaktionella ändringar gjorts i planbeskrivning och plankarta.

Samhällsbyggnadsförvaltningen

Åstorp 2023-03-14

Niklas Andersson

Planarkitekt