



Samhällsbyggnadsförvaltningen

Plankontoret

2022-05-25

GRANSKNINGSHANDLING

2022-05-25

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för fastigheten
Broby 50:2 med flera fastigheter
"Verksamhetsområde Broby"
Åstorps kommun, Skåne län

DNR 2016/337

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

HUR SAMRÅDET HAR BEDRIVITS

Ett förslag till ny detaljplan för Broby 50:2 med flera fastigheter i Åstorps samhälle, Åstorps kommun, Skåne län, har varit föremål för samråd under tiden:

2021-08-23 till 2021-10-08.

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

Information om samrådet har även funnits på kommunens Facebook-sida.

INKOMNA YTTRANDEN

12 yttranden har inkommit under granskningstiden varav 2 inte haft någon erinran mot förslaget. 1 yttrande har inkommit efter samrådstens slut. Samtliga yttranden sammanfattas och kommenteras nedan, samt finns att tillgå i sin helhet på samhällsbyggnadsförvaltningen.

YTTRANDEN UTAN ERINRAN

Bjäre Kraft enligt skrivelse registrerad 2021-09-21.

Bjäre Kraft har ingen fiberutrusning på detaljplaneområdet. Bjäre Kraft har inga synpunkter på området.

Weum enligt skrivelse registrerad 2021-09-22.

Weum Gas AB, en del av Nordion Energi, har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Weum Gas har inga ledningar eller anläggningar i det aktuella planområdet och har därmed inget att erinra i rubricerat detaljplan. Weum Gas för gärna en dialog med kommun/exploatör om att ansluta berört område/berörd fastighet till försörjning med biogas/naturgas.

STATLIGA MYNDIGHETER

Länsstyrelsen enligt skrivelse registrerad 2021-10-22.

Redogörelse för ärendet

Länsstyrelsen har i tidigare sammanhang yttrat sig kring planprogrammet för verksamhetsområdet i södra Åstorp som togs fram 2010. Då gällde yttrandet synpunkter på hur trafiksituationen skulle se, frågor om gruvgångar, buller, biotopskydd, miljö kvalitetsnormer för vatten, översvämningsrisker och dagvattenhantering.

Länsstyrelsen har även haft synpunkter på Åstorps kommuns översiktsplan 2012 för området som pekats ut som verksamhetsmark. Då yttrade de att de saknar information angående risker gällande översvämning, gruvgångar, skyddsavstånd och buller. Även aspekter gällande hushållning med åkermark och mellankommunala frågor togs upp.

Länsstyrelsens formella synpunkter

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

Riksintresse kommunikationer 3kap. 8 § MB

Väg E4 är en av Trafikverket utpekad kommunikationsanläggning av riksintresse. Områden som är av riksintresse för kommunikationsanläggningar ska enligt 3 kap. 8 § miljöbalken skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Det vill säga möjligheten att bygga ut, underhålla och trafikera vägen får inte försvåras. För att exploateringen inte ska anses vara påtagligt försvårande behöver det finnas ett samförstånd mellan Trafikverket och kommunen angående genomförandet av nödvändiga åtgärder för att säkra den riksintressanta anläggningens funktion med anledning av exploateringen. Detta inkluderar samförstånd när det gäller trafikutredningen som behöver omfatta beräkning av framtida trafik i både etapp 1 och etapp 2, dels genom uppräknig av trafiken på statliga vägarna till år 2040 enligt Trafikverkets basprognos, dels genom beräkning av trafik som genereras från exploateringen i fråga vid full utbyggnad. Detta för att säkerställa att markanspråket för riksintresse för kommunikation kan tillgodoses.

Länsstyrelsen konstaterar i yttrande över granskningshandling ÖP 2021 - översiktsplan för Åstorps kommun att föreslagna utbyggnadsområden i ÖP 2021 kan få en stor påverkan på omkringliggande vägar. Länsstyrelsen uppmanar därför kommunen att ta fram en övergripande trafikplan för att analysera trafikförsörjning och åtgärder ur ett helhetsperspektiv för utbyggnadsområden för såväl verksamheter som för bostadsbebyggelse, och att detta arbete bör göras i nära samarbete med Trafikverket.

Risk för översvämning och miljökvalitetsnormer för vatten

Enligt planbeskrivningen är den föreslagna dagvattenhanteringen dimensionerad utifrån ett 30-årsregn och klimatfaktor 1,25. Länsstyrelsen kan av planbeskrivningen inte utläsa hur skyfall föreslås hanteras inom planområdet. Planbeskrivningen bör därför kompletteras med detta.

Länsstyrelsen menar att planbeskrivningen behöver kompletteras i fråga om planförslagets påverkan på miljökvalitetsnormer för vatten. Planbeskrivningen behöver redovisa vilken recipient som dagvattnet leds till samt dess nuvarande status. Det ska av planbeskrivningen 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. Ett resonemang bör även framgå hur kommunen kommit fram till denna slutsats.

Länsstyrelsen anser även att planbeskrivningen är otydlig avseende ansvaret för dagvatten och behöver därför förtydligas avseende detta. Länsstyrelsen utläser av den bifogade VA-utredningen som gjorts i samband med planarbetet att det längs norra gränsen av planområdet krävs ett avskärande stråk, för att säkerställa avrinning från naturmark norr om planområdet. Utredningen konstaterar även att de föreslagna dammarna i planområdets södra del bör kompletteras med gröna stråk invid lokalgor inom verksamhetsområdet där så är möjligt. Om dessa lösningar är en förutsättning för en fullgod dagvatten- och skyfallshantering inom planområdet förutsätter Länsstyrelsen att detta säkerställs på plankartan i det fortsatta planarbetet.

Enligt samma VA-utredning konstateras att vidare utredning behövs, däribland avseende grundvattennivåer för att säkerställa att de föreslagna åtgärderna är tekniskt möjliga att genomföra. Länsstyrelsen menar att grundvattenförhållanden inom planområdet behöver klargöras inom ramen för planprocessen, då detta är en förutsättning för att Länsstyrelsen ska kunna bedöma planförslaget påverkan avseende risk för översvämning samt miljö kvalitetsnormer för vatten. Eventuella nödvändiga åtgärder som framkommer i ett fortsatt utredningsarbetet behöver också säkerställas på plankartan.

Länsstyrelsen noterar att det på plankartan införts bestämmelse om att minst 15 % av marken ska vara genomsläpplig. Länsstyrelsen vill påminna om möjligheten att komplettera denna bestämmelse med utökad lovplikt för åtgärder som försämrar markens genomsläpplighet enligt 9 kap. 12 § punkt 3 PBL. Detta för att kommunen ska kunna följa upp översvämningensrisken i efterföljande prövning.

Enligt Länsstyrelsens granskningsyttrande över Översiktsplan 2012, Åstorps kommun framhålls att effekterna av exploatering i ett så stort verksamhetsområde som område 6 (där nu aktuellt planområdet ingår) kan bidra till ett förändrat avrinningsmönster, även om åtgärder i form av våtmarker föreslås nedströms. Det är därför viktigt att föra en dialog om översvämningensrisker med angränsande kommuner och hur riskerna kan påverkas av en ökad exploatering.

Samarbete bör också ske med dikningsföretagen som ansvarar för de vattenanläggningar som har tillstånd för avvattning. Länsstyrelsen anser det lämpligt att kommunen redovisar kopplingen mellan översvämningensrisker och aktuell exploatering och dess påverkan på angränsande kommuners mark- och vattenanvändning.

Samordning mellan kommuner

Planområdet gränsar mot Bjuvs kommun. Enligt planbeskrivningen kommer mellankommunal samverkan med Bjuvs kommun att ske i samrådsskedet. Länsstyrelsen förutsätter att detta görs, då kommunen enligt 2 kap. 3 § PBL ska planlägga sin mark med hänsyn till mellankommunala och regionala förhållanden.

Länsstyrelsen ser behov av att särskilt samordna frågor gällande trafikanslutningar och översvämningssrisker (se även under rubrik Risk för översvämning och miljö kvalitetsnormer för vatten).

Hälsa och säkerhet – befintlig bebyggelse

Planhandlingarna redogör för att befintlig bebyggelse inom planområdet delvis har förvärvat av kommunen. Dock är det otydligt om det fortfarande finns boende som har besittningsrätt inom området. Om så är fallet är denna bebyggelse fortsatt att betrakta som bostadsändamål, vilket aktuellt planarbete då behöver förhålla sig till. Länsstyrelsen kan även av planhandlingarna utläsa att planområdets sydvästra hörn angränsar till bostadshus som kan påverkas av planförslaget.

Länsstyrelsen framhåller att en bedömning av planförslagets konsekvenser ska göras för såväl tillkommande som befintlig bebyggelse utifrån gällande regelverk. Länsstyrelsen efterfrågar därför en bedömning av hur föreslagen markanvändning påverkar befintlig bebyggelse, inom och intill planområdet, utifrån risker samt industri- och trafikbuller.

Hälsa och säkerhet – risker verksamheter

Drygt 600 meter norr om planområdet ligger en Sevesoklassad anläggning som lagrar brandfarlig vara. Länsstyrelsen saknar i planhandlingarna en riskbedömning för föreslagen markanvändning (icke-störande industri, kontor) utifrån närhet till den Sevesoklassade anläggningen, samt andra miljöfarliga verksamheter i närområdet. Länsstyrelsen anser därför att planhandlingarna behöver kompletteras med en bedömning av detta till nästa skede, samt att eventuella nödvändiga åtgärder för att hantera risker behöver säkerställas på plankartan.

Hälsa och säkerhet – markföroreningar

Länsstyrelsen noterar att en bedömning av risk för markföroreningar inte har redovisats i planbeskrivningen, vilket behöver framgå av kommande planhandlingar. Det är kommunen som vid planläggningen ansvarar för att marken undersöks och bedöms. Om marken är förorenad, ska kommunen även bedöma om olika efterbehandlingsåtgärder som kan säkerställa att marken blir lämplig för det föreslagna ändamålet krävs. Om marken visar sig vara förorenad, och en efterbehandling kan göra marken lämplig, ska markens lämplighet säkerställas antingen innan planen antas eller genom villkorat lov eller startbesked enligt 4 kap. 14 § PBL.

Hälsa och säkerhet – farligt gods

Väg 1759/Malmövägen är en viktig omledningsväg för väg E4 och trafikeras med tung trafik vid omledning med däribland farligt gods. Av denna anledning anser Länsstyrelsen att kommunen behöver bedöma om det ur riskhänseende behöver vidtas eventuella riskreducerande åtgärder i detaljplanen.

Geotekniska säkerhetsfrågor – gruvgångar

Enligt planhandlingarna har en sammanställning av gruvområden inom kommunen gjorts som visar geologiska och bergtekniska förhållanden. Enligt denna ligger nu aktuellt planområdet inom område som markerats som klass 1 "Utbredd mycket låg risk". Rapporten anger att industrier eller verksamheter, där en sättning kan få stora konsekvenser för hälsa och miljö, föreslås förläggas i områden med klass 1 eller utanför kartlagda gruvområden. Länsstyrelsen noterar dock att planområdet angränsar till område som markerats som klass 3 "Lokalt medelhög risk", och efterlyser en bedömning av risk utifrån detta.

Länsstyrelsens rådgivning

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

Miljöbedömning

Enligt miljöbalken ska en miljökonsekvensbeskrivning innehålla en beskrivning av de åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan. Länsstyrelsen saknar i den framtagna miljökonsekvensbeskrivningen en tydlig redovisning av detta, och efterfrågar ett förtydligande gällande kommunens bedömning av planens betydande miljöeffekter. Länsstyrelsen råder även kommunen att i det fortsatta planarbetet visa hur sådana åtgärder avspeglas i planförslaget.

Vidare ska enligt miljöbalken rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd identifieras, beskrivas och bedömas. Även de skäl som ligger bakom gjorda val av olika alternativ ska redovisas. Länsstyrelsen anser med bakgrund av detta att miljökonsekvensbeskrivningen tydligare behöver redovisa huruvida alternativa lokaliseringar av planerat verksamhetsområde har gjorts samt skälen till varför olika alternativ har valts eller valts bort under processen.

Brukningsvärd jordbruksmark

Det ligger i Länsstyrelsens uppdrag att verka för att nationella mål får genomslag. Detta har bl.a. inneburit ett tydligt ställningstagande för en begränsad exploatering av jordbruksmark, samt ett mer effektivt utnyttjande av den mark som ändå exploateras. Enligt 3 kap. 4 § miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på en från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Planbeskrivningen behöver kompletteras med en beskrivning av de konsekvenser som planförslaget innebär avseende att 38,6 ha jordbruksmark ianspråk tas. Länsstyrelsen menar att relevanta slutsatser och bedömningar som framgår av miljökonsekvensbeskrivningen i sammanhanget även behöver lyftas in i planbeskrivningen. Länsstyrelsen anser dock att kommunens argumentation behöver utvecklas för att svara upp mot de krav som miljöbalkens bestämmelser anger.

Exempelvis efterfrågar Länsstyrelsen en tydligare beskrivning av kommunens faktiska behov av den föreslagna markanvändningen (icke störande industri samt kontor) samt i vilken utsträckning aktuellt planförslag svarar upp mot detta behov.

I sammanhanget är det lämpligt att kommunen relaterar aktuell exploatering till en full utbyggnad av Södra industriområdet i enlighet med kommunens översiktliga planering, vilket även bör ske för att det ska vara möjligt att bedöma planförslagets kumulativa effekter.

För att tydligare kunna visa att behovet av icke störande industri samt kontor inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk rekommenderar Länsstyrelsen att planhandlingarna kompletteras med en redovisning av kommunens planberedskap för dessa ändamål.

Information om biotopskydd och skyddade arter

Enligt planbeskrivningen finns inom planområdet enstaka åkerholmar. Länsstyrelsen kan av planbeskrivningen inte utläsa var dessa åkerholmar är belägna, och hur de avses hanteras. Länsstyrelsen anser att kommunen bör göra en tydligare bedömning om ianspråktagandet av mark kan komma att påverka biotopskyddade områden och förtydliga hur biotopskyddade objekt inom planområdet ska hanteras. Länsstyrelsen kan av planbeskrivningen inte utläsa om kommunen gjort en bedömning om ianspråktagandet av mark påverkar skyddade arter. Detta bör framgå av planbeskrivningen, samt hur kommunen kommit fram till sin bedömning. Artskyddsförordningen (2007:845) gäller alltid, även inom områden som omfattas av detaljplan.

Länsstyrelsen vill erinra om att en eventuell dispensansökning gällande biotopskydd eller artskydd bör göras tidigt i processen eftersom utfallet kan påverka detaljplanens utformning.

Information om fornlämningar

Det svagt sydslänta området med närheten till Kölebäcken, med en relativ närhet till kända fornlämningar, har en förhöjd fosfathalt enligt Arrhenius fosfatkartan från 1934 som gör att området bedöms som intressant ur fornlämningssynpunkt. Platser av den här typen kan uppvisa under mark dolda, ej registrerade fornlämningar.

Länsstyrelsen kan i enlighet med bestämmelserna i 2 kap. 11 § kulturmiljölagen ställa krav på arkeologisk utredning vid en exploatering som tar ett större markområde i anspråk om det finns goda skäl att anta att exploateringsområdet innehåller under mark dolda, ej registrerade fornlämningar.

En ansökan om arkeologisk utredning ska därför ställas till Länsstyrelsens kulturmiljöenhet i enlighet med 2 kap. kulturmiljölagen. Ansökan ska vara Länsstyrelsen tillhanda i mycket god tid innan planerade markarbeten ska påbörjas.

Information om statlig väg – hastighet

Länsstyrelsen beslutar om lokala trafikföreskrifter för allmänna vägar utanför tätbebyggt område där staten är väghållare och på enskilda vägar. Länsstyrelsen kan till exempel besluta om hastighetsbegränsning när det behövs en lägre hastighet på en kortare sträcka. Länsstyrelsen anser att planförslaget ska utgå från befintliga hastighetsbestämmelser på väg 1759/Malmövägen om ärendet gällande ändring av lokala trafikföreskrifter för allmänna vägar ännu inte är beslutat. Frågan om hastighetsbestämmelser är en genomförandefråga som kan påverka planförslaget och bör fortsatt redogöras för om förutsättningar har ändrats till nästa skede.

Råd om planteknik - Tidpunkt för planuppdrag

Länsstyrelsen informerar att det utifrån tydlighetskravet är bra om planbeskrivningen tydligare redogör för när planuppdrag för detaljplanen gavs och vilken version av Boverkets planbestämmelsekatalog och vilken version av PBL som detaljplanen baseras på. Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende riksintresse för kommunikationer, risk för översvämning, miljö kvalitetsnormer för vatten, samordning mellan kommuner och hälsa och säkerhet, varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11 §§ PBL.

Kommentar:

Trafikutredningen kompletteras i samråd med Trafikverket. Kompletteringen innefattar uppräknig av trafiken till år 2040, överblick på hur planförslagets påverkan på trafiken i Åstorps tätort, påverkan på närliggande trafikplatser och förslag till åtgärder vid trafikplatser om så krävs. Underlag för hur dagens trafikmängd beräknats på de delar där det saknas trafikmätningar, d v s längs Svedbergsgatan och i av- och påfartsramper, redovisas för granskning och godkännande av Trafikverket.

Länsstyrelsen uppmanar Åstorps kommun att ta fram en övergripande trafikplan för att analysera trafikförsörjning och åtgärder ur ett helhetsperspektiv för utbyggnadsområden för såväl verksamheter som för bostadsbebyggelse, och att detta arbete bör göras i nära samarbete med Trafikverket. I nuläget bedömer kommunen att den framtagna trafikutredningen för utbyggnad av etapp 1 och 2 är tillräcklig för att på ett övergripande plan analysera trafikförsörjningen inom södra industriområdet. I trafikutredningen har man även studerat påverkan från exploateringar i närhet som föreslås ÖP (bostadsområden i Åstorps tätort) och utbyggnad av logistikområde i Bjuvs kommun öster om aktuellt planområde.

Plan- och genomförandebeskrivningen kompletteras med förtydligande kring hur skyfall föreslås hanteras inom planområdet och med information om recipienten och dess status samt vilken påverkan utbyggnaden har på recipienten med utgångspunkt i VA-utredningen.

Plankartan kompletteras med bestämmelser som säkerställer de åtgärder som föreslås för dagvattenhanteringen. Förtydligande görs i plan- och genomförandebeskrivningen gällande ansvaret för dagvatten.

En geoteknisk och hydrogeologisk utredning har utförts och en dimensionerande grundvattennivå har beräknats. VA-utredningen och Plan- och genomförandebeskrivningen kompletteras med resultat från utredningen. Eventuella nödvändiga åtgärder säkerställs i plankartan.

Plankartan kompletteras med bestämmelse om att minst 15 % av marken ska vara genomsläpplig, med en bestämmelse om utökad lovplikt för åtgärder som försämrar markens genomsläpplighet enligt 9 kap. 12 § punkt 3 PBL.

VA-utredningen kompletteras med utredning av hur avrinningsmönster förändras i området och hur de påverkar vattendrag i kommunen och i angränsande kommun. Dialog gällande avrinning med Bjuvs kommun och berörda dikningsföretag genomförs och redovisas i plan- och genomförandebeskrivningen.

Mellankommunal samverkar sker löpande med Bjuvs kommun. Utredning för utbyggnad av verksamhetsmark i Bjuvs kommun öster om Broby 50:2 är på gång. Detta framgår i trafikutredningen och justeras in i plan- och genomförandebeskrivningen.

Ett avtal mellan kommunen och fastigheten Broby 50:1 upprättas inför granskning. Inför granskning utreds hur den föreslagna markanvändningen påverkar bostäder intill planområdet, utifrån risker samt industri- och trafikbuller. Resultatet redovisas i plan- och genomförandebeskrivningen.

Inför granskning genomförs en riskutredning gällande farliga verksamheter och farligt gods. Planhandlingarna justeras utifrån resultatet.

Inför granskning genomförs en markmiljöteknisk utredning. Planhandlingarna justeras utifrån utredningens resultat.

Gruvgångarnas belägenhet inom klass 3 området utreds inför granskning. Planhandlingarna justeras utifrån utredningens resultat.

Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med ett förtydligande gällande kommunens bedömning av planens betydande miljöeffekter samt en redovisning för huruvida alternativa lokaliseringar av planerat verksamhetsområde har gjorts samt skälen till att olika alternativ har valts eller valts bort under processen.

Plan- och genomförandebeskrivningen kompletteras med slutsatser och bedömning ur miljökonsekvensbeskrivningen angående ianspråktagandet av jordbruksmark, argument utvecklas ur ett större perspektiv; hela Södra industriområdet. Planhandlingarna kompletteras med en redovisning av kommunens planberedskap.

Plan- och genomförandebeskrivningen kompletteras med information om åkerholmar inom planområdet och hur dessa avses hanteras samt en bedömning om hur planförslaget påverkar biotopskyddade områden.

Plan- och genomförandebeskrivningen justeras med en bedömning om hur ianspråktagandet av mark påverkar skyddade arter.

En ansökan om arkeologisk utredning skickas till länsstyrelsen inför granskning.

Planhandlingarna och berörda utredningar revideras så att de tar utgångspunkt i nuvarande hastighetsbestämmelser.

Plan- och genomförandebeskrivningen justeras med information kring planuppdragets omfattning och tydligare resonemang kring frågor avseende riksintresse för kommunikationer, risk för översvämning, miljö kvalitetsnormer för vatten, samordning mellan kommuner samt hälsa och säkerhet.

Trafikverket enligt skrivelse registrerad 2021-10-12.

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingen i rubricerat ärende och har följande synpunkter:

Riksintressen

Väg E4 är en av Trafikverket utpekad kommunikationsanläggning av riksintresse. Vad gäller påverkan på riksintressen så ska riksintresset enligt Miljöbalken kap 3 §8 ”så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar”. Det vill säga möjligheten att bygga ut, underhålla och trafikera vägen får inte försvåras.

Den för detaljplanen genomförda trafikutredningen uppfyller inte Trafikverkets krav avseende beräknad framtida trafikprognos på de statliga vägarna. Det framgår inte i trafikutredningen huruvida framtida trafik i etapp 2 östra sidan av Malmövägen är medräknad. Trafikutredningen ska omfatta beräkning av framtida trafik i både etapp 1 och etapp 2, dels genom uppräknings av trafiken på statliga vägarna till år 2040 enligt Trafikverkets basprognos, dels genom beräkning av trafik som genereras från exploateringen i fråga vid full utbyggnad. Underlag för hur dagens trafikmängd beräknats på de delar av trafikplatsen där det inte görs några trafikmätningar, d v s längs Svedbergsgatan och i av- och påfartsramper, måste även redovisas för granskning och godkännande av Trafikverket.

Kommunen har i planen gjort bedömningen att de befintliga statliga vägarna rymmer den beräknade framtida trafiken som väntas genereras från exploateringen i etapp 1 och 2. Trafikutredningen visar på en belastning på den norra avfarten trafikplats Nyvång på väg E4 på 0,62. Trafikverkets bedömning är att exploateringen, med ny beräkning av framtida trafik, med stor sannolikhet kan innebära behov av åtgärder i den aktuella trafikplatsen på E4:an med full utbyggnad i etapp 2. Trafikutredningen ska omfatta förslag till erforderliga åtgärder i trafikplatsen.

För att exploateringen inte ska anses vara påtagligt försvårande behöver det finnas ett samförstånd mellan Trafikverket och kommunen angående genomförandet av nödvändiga åtgärder för att säkra den riksintressanta anläggningens funktion med anledning av exploateringen. För åtgärder i statlig infrastruktur som föranleds av en exploatering gäller generellt att dessa ska bekostas av kommunen/exploatören.

Övriga statliga vägar

Planområdet överlappar statlig väg 1759/Malmövägen, då sidoområdet för den statliga vägen har planlagts med kvartersmark - användning J "Lätt industri" i planförslaget. Trafikverket anser att planområdesgränsen ska placeras utanför vägområdet för den statliga vägen eller att detta ska planläggas med VÄG.

Trafikverket tillämpar byggnadsfritt avstånd enligt 47 § Väglagen även i samband med framtagande av detaljplaner ur trafiksäkerhets-, risk- och bullersynpunkt. Vi anser att det byggnadsfria området ska markeras i plankartan med prickmark inom ett område av 12 meter från vägområdesgräns, med bestämmelsen om att marken ej får bebyggas. Ett längre skyddsavstånd och ett större område med prickmark i plankartan kan dock krävas ur risksynpunkt. Se avsnittet Risker.

Så länge det inte är tätbebyggt område utmed planområdet kan Trafikverket inte se att Länsstyrelsen skulle kunna godkänna sänkt hastighetsgräns från 70 km/timmen till 50 km/timmen på sträckan förbi det aktuella planområdet. Trafikverket anser därför 70 km/timmen på den statliga vägen ska utgöra planeringsförutsättning för den aktuella planen. Kommunen skulle dock kunna ha inriktningen att ansöka om att utöka det tätbebyggda området för Åstorp i samband med utbyggnad av etapp 2 för verksamhetsområdet, och därefter besluta om ny hastighetsgräns. Trafikverket anser att den nya hastighetsgränsen på sträckan bör sättas till 60 km/timmen, då det är utanför centrummiljö, med trafikseparering, och eftersom Malmövägen på sträckan är en viktig omledningsväg för väg E4.

Vägar av riksintresse

Trafikverkets bedömning är att exploateringen, med ny beräkning av framtida trafik, kan innebära behov av åtgärder i cirkulationsplatsen på Svedbergsgatan, med full utbyggnad av verksamhetsområdet i etapp 2. Trafikutredningen ska omfatta förslag till erforderliga åtgärder i cirkulationsplatsen.

Anslutning till statlig väg

En anslutning av gata från planområdet till väg 1759/Malmövägen föreslås i planen, i läget för befintlig anslutning av den enskilda vägen Ängavägen, för trafikförsörjning av planområdet. Förslaget innebär ändrad användning av befintlig anslutning till statlig väg, och dess placering och utformning ska godkännas av Trafikverket. Trafikverket anser att en redovisning behöver göras i planen av om kraven på god sikt enligt gällande VGU (Vägars och gators utformning) kan uppfyllas.

Med gällande hastighetsgräns 70 km/timmen på Malmövägen, ska god sikt uppnås i anslutningen på en sträcka om 165 meter i båda riktningar längs den statliga vägen, räknat från en punkt 5 meter in på sekundärvägen. Med den föreslagna placeringen av anslutningen till Malmövägen är siktområdet norrut från anslutningen till stor del utanför vägområdet för den statliga vägen. Anslutningens placering förutsätter därmed att det kan säkerställs i detaljplanen att det i siktområdet inte får finnas något siktskymmande över 0,6 meter över marknivå.

Den aktuella sträckan för väg 1759 är en viktig omledningsväg för väg E4, där en cirkulationsplats har en negativ påverkan på framkomligheten. Trafikverket anser därför att kommunen bör komplettera trafikutredningen med utredning av förskjutna trevägskorsningar för anslutning av de aktuella verksamhetsområdena i etapp 1 och etapp 2. Utredningen bör göras i samråd med Trafikverket som sedan ska godkänna valet av lösning för anslutning till den statliga vägen i etapp 1 och 2. Därefter bör plankartan utformas för att möjliggöra vald lösning för anslutning i såväl etapp 1 som etapp 2. En cirkulationsplats och en gång- och cykelpassage med refug skulle t ex kräva en breddökning av den statliga vägen utmed planområdet, vilket påverkar planområdesgränsen/användningsgränserna. En förprojektering av lösningarna krävs för att säkra det framtida utökade vägområdet för den statliga vägen. Förprojekteringen ska granskas och godkännas av Trafikverket. I detaljplaneprocessen tar Trafikverket ställning till placering av anslutning till statlig väg och val av korsningstyp. I god tid före genomförandet av anslutningen ska ansökan göras till Trafikverket enligt 43 § Väglagen för tillstånd och detaljutformning för anslutningen. Att kontakt ska tas med Trafikverket samt att Trafikverket ska godkänna detaljutformningen för anslutningen ska framgå av detaljplanens genomförandebeskrivning. Trafikverket ställer krav på bland annat anslutningens geometri och bredd, lutning, vattenavrinning etcetera. Anslutningen ska utformas enligt vid tidpunkten för genomförandet gällande Vägar och gators utformning (VW). Inför genomförandet tas kontakt med Trafikverket via formuläret för ansökan om utfart, som finns på Trafikverkets hemsida (www.trafikverket.se). Ange i formuläret i vilken detaljplan anslutningen tidigare behandlats, samt Trafikverkets ärendenummer.

Gång- och cykelvägar med anslutning till statlig väg

Trafikverket ser positivt på att kommunen i trafikutredningen till planen har föreslagit gång- och cykelförbindelser utmed och till planområdet, som kan bidra till att skapa mer hållbara transporter. Trafikverket har genomfört en utredning av gång- och cykelväg på den aktuella sträckan i Åtgärdsvalsstudie Stråket Bjuv-Åstorp-Hyllinge, oskyddade trafikanter (TRV 2020/72052). De rekommenderade åtgärderna omfattar bland annat en gång- och cykelväg utmed väg 1759/Malmövägen, och väg 1385, vilket bör framgå i trafikutredningen och planbeskrivningen. Den sträcka som redovisas i planbeskrivningen på s. 28 för ny gång- och cykelväg mellan Åstorp och Hyllinge bör ändras från väg 1757 till väg 1385, för att stämma överens med Trafikverkets ÅVS.

Trafikverket anser att placering och utformning av en gång- och cykelförbindelse från Åstorp till planområdet behöver utredas vidare i samarbete med Trafikverket under planarbetet. Plankartan bör sedan anpassas för att möjliggöra genomförande av gång- och cykelförbindelsen, i samband med att utbyggnad av planområdet påbörjas.

I trafikutredningen föreslås en anslutning av gång- och cykelväg från planområdet till Malmövägen, norr om föreslagen väganslutning, genom en gång- och cykelpassage med övergångsställe. Denna typ av lösning tillåts inte på vägar med hastighetsgräns 70 km/tim eller högre, enligt gällande VGU. Trafikverket anser att i ett första steg att en enkel ordnad gång- och cykelpassage skulle kunna övervägas på Malmövägen. Om en cirkulationsplats skulle godkännas av Trafikverket efter kompletterad trafikutredning, och/eller om utökad tätbebyggt område och sänkt hastighetsgräns till 60 km/timmen genomförs i framtiden, så kan en gång- och cykelpassage med refug godkännas. Se avsnittet Anslutning till statlig väg.

I trafikutredningen föreslås även en anslutning av gång- och cykelväg till Malmövägen på naturmark i planen genom en gång- och cykelpassage med refug. Trafikverket instämmer med trafikutredningen att en sådan åtgärd kan bli aktuell först i samband med utbyggnad i etapp 2. Om det tätbebyggda området kan utökas och hastighetsgränsen sänkas till 60 km/timmen på Malmövägen i framtiden kan en gång- och cykelpassage med refug tillåtas på den statliga vägen enligt VGU. För att säkerställa att erforderligt utrymme för gång- och cykelvägar utmed Malmövägen med passager, krävs en förprojektering av lösningarna för att säkra det framtida utökade vägområdet för den statliga vägen. Förprojekteringen ska granskas och godkännas av Trafikverket. Detaljplanen bör sedan anpassas för att rymma gång- och cykelförbindelserna med passager på Malmövägen.

Trafikverket anser att gång- och cykelvägar till det aktuella planområdet ska bekostas av kommunen/exploatören. Se vidare avsnittet Avtal nedan. I god tid före genomförandet av respektive anslutning av gång- och cykelväg till Malmövägen ska kontakt tas med Trafikverket, som ska godkänna utformningen av anslutningen. Se avsnittet Anslutning till statlig väg.

Trafikbuller

De riktvärden för trafikbuller som gäller för nya detaljplaner, enligt förordning (2015:216), ska följas vid planering av ny bostadsbebyggelse för att en god boendemiljö ska uppnås. 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. Trafikverket har tagit del av bullerutredningen för aktuell detaljplan. Indata för bullerberäkningen ska vara framtida beräknad total trafik på Malmövägen till år 2040, inklusive trafiken med full utbyggnad i etapp 1 och 2, med gällande hastighetsgräns 70 km/timmen på den statliga vägen. Detaljplanen medger användning "Kontor" utmed väg 1759/Malmövägen.

Planen bör kompletteras med redovisning av nya framräknade bullervärden vid fasad vid närmsta byggnad enligt föreslagen byggrätt. Vi anser även att en redovisning ska göras i planen av de skyddsåtgärder som krävs ur bullersynpunkt för byggnaderna i planområdet, för att riktvärdet Leq 40 dBA inomhus för Kontor ska innehållas.

Risker med farligt gods

När det gäller riskbedömning för det aktuella planområdet, avseende transporter med farligt gods, så stämmer det att väg 1759/Malmövägen inte är rekommenderad farligt gods led. Det finns dock inte något förbud mot transporter av farligt gods på sträckan. Malmövägen är på sträckan även en viktig omledningsväg för väg E4, och trafikeras av mycket tung trafik vid omledning. Trafikverket anser därför att planen ska kompletteras med en riskbedömning, avseende transporter med farligt gods, och ett ställningstagande om huruvida en riskutredning behöver göras. Om det generella skyddsavståndet ur risksynpunkt med användning J ”Industri” om 30-70 meter frångås till byggrätt i planen bör en riskutredning genomföras. En redovisning ska sedan göras i planen av vilket skyddsavstånd och skyddsåtgärder som krävs utmed den statliga vägen ur risksynpunkt. Indata för riskutredningen ska vara framtida beräknad total trafik på Malmövägen till år 2040, inklusive trafiken vid full utbyggnad i etapp 1 och 2, och med gällande hastighetsgräns 70 km/timmen på den statliga vägen.

Industrispårsanslutning

Trafikverket ser positivt på att en utredning genomförs i frågan om en järnvägsanslutning är möjlig i verksamhetsområdet etapp 2 för att bidra till mer hållbara transporter. Innan slutsatsen kan dras i enlighet med trafikutredningen på s. 13 att ”Det finns goda möjligheter för befintlig järnväg i Åstorps kommun att byggas ut och sträcka sig ner mot verksamhetsområdet” anser vi att det måste styrkas av en utredning. Utredningen ska genomföras i nära samarbete med Trafikverket. I trafikutredningen tillhörande planen är ett industrispår skisserat på s. 13 för järnvägsanslutning i den norra delen av det aktuella verksamhetsområdet. Mot bakgrund av Trafikverkets arbete med att öka säkerheten i landets plankorsningar kan Trafikverket inte tillåta att industrispår byggs så att nya plankorsningar med statlig väg uppstår. Trafikverket anser inte att en sträckning för ett eventuellt framtida industrispår ska redovisas i karta i trafikutredningen, utan en utredning som underlag, även om den är en schematisk sträcka.

Avtal

För åtgärder i den statliga infrastrukturen som föranleds av den aktuella exploateringen, i till exempel trafikplats Nyvång, cirkulationsplatsen på Svedbergsgatan, och gång- och cykelvägar till det aktuella planområdet ska ett avtal träffas mellan Åstorps kommun och Trafikverket innan detaljplanen föres till antagande.

Kommentar:

Trafikutredningen kompletteras i samråd med Trafikverket. Kompletteringen innefattar uppräknning av trafiken till år 2040, överblick på hur planförslagets påverkan på trafiken i Åstorps tätort, påverkan på närliggande trafikplatser och förslag till åtgärder vid trafikplatser om så krävs.

Underlag för hur dagens trafikmängd beräknats på de delar där det saknas trafikmätningar, d v s längs Svedbergsgatan och i av- och påfartsramper, redovisas för granskning och godkännande av Trafikverket.

Plankartan justeras så att ingen kvartersmark hamnar inom vägområdet. Plankartan kompletteras även med en bebyggelsefri zon på minst 12 meter från vägområdesgränsen.

En beräkning utförs för att undersöka om exploateringen innebär behov av åtgärder i cirkulationsplatsen på Svedbergsgatan. Utifrån beräkningen justeras plan- och genomförandebeskrivningen med förtydligande av eventuella behov av åtgärder i cirkulationsplatsen på Svedbergsgatan.

Siktförhållanden från den tänkta anslutningen till Malmövägen utreds och säkerställs på plankartan inför granskning.

Utredningen görs i samråd med Trafikverket. Om kommunen bedömer att det finns behov av att säkerställa att tillräckligt utrymme finns i detaljplanen för anslutningen kommer en förprojektering utföras och samrådats med Trafikverket.

Genomförandebeskrivningen justeras så att den inkluderar att kontakt med Trafikverket tas innan påbörjad projektering. I projekteringen skall alla Trafikverkets krav tillgodoses för att skapa en tillgänglig och funktionell lösning.

Trafikutredningen och Plan- och genomförandebeskrivningen kompletteras med information om Trafikverkets ÅVS för cykelväg Bjuv-Åstorp-Hyllinge.

Under detaljplanearbetet kommer inte cykelvägen längs Malmövägen att utredas. Detta görs bäst av Trafikverket. Eftersom cykelvägen kommer ligga väster om Malmövägen påverkas inte aktuellt planförslag mer än vid den eller de korsningspunkter där cykelvägen ska ansluta till planområdet. Plankartan utformas med hänsyn till eventuell framtida anslutning för gång- och cykelövergång.

Bullerutredning upprättas enligt Trafikverkets förslag.

Inför granskning genomförs en riskutredning gällande farligt gods. Planhandlingarna justeras utifrån resultatet.

Då stickspår inte längre är aktuellt i denna detaljplan stryks det ur handlingarna.

Plan och genomförandebeskrivningen kompletteras med information om avtal mellan kommunen och Trafikverket inför projektering.

Lantmäteriet enligt skrivelse registrerad 2021-09-28.

Lantmäteriet har inkommit med följande synpunkter:

Plankarta med bestämmelser

Den nordligaste delen allmän platsmark Natur ser i planområdesgränsen ut att följa ett staket snarare än kommungräns mot Pelet 1:1. Det innebär att det inom Broby 50:2 kommer att finnas en smal markremsa som inte är planlagd. Kan det vara lämpligare att förlänga den allmänna platsmarken ut mot fastighetsgräns? Det finns även andra ställen där det lämnats smalare glipor mellan planområdesgräns och fastighetsgräns.

Planbeskrivning

Det synes inte framgå hur energiförsörjningen är tänkt att ske inom planområdet.

Genomförandebeskrivning

Avstyckning av kvartersmark synes vara aktuellt som en del av plangenomförandet. Detta måste förtydligas i genomförandebeskrivningen. En fastighetskonsekvenskarta kan med fördel användas för att det tydligt ska framgå vilka fastighetsrättsliga åtgärder som ska ske.

Under rubriken Samfälligheter på sidan 33 står att ”De samfälligheter som finns inom eller i närheten av detaljplaneområdet påverkas inte negativt av detaljplanen”. Det är otydligt vad som menas med detta stycke. Finns samfälligheter inom planområdet bör en reglering av samfälld mark bli aktuellt. Det medför i sådana fall konsekvenser för berörda fastighetsägare i form av kostnader för förrättning samt ersättning för överförd mark.

Grundkarta

För att uppgifterna i grundkartan ska vara aktuella bör den inte vara äldre än 3 månader. Fastighetsbeteckningar för fastigheter inom planområdet syns inte. Se exempelvis för Broby 50:1.

Kommentar:

Plankartan justeras så att planområdesgränsen följer fastighetsgränser.

I plan- och genomförandebeskrivningen läggs ett stycke in som beskriver hur energiförsörjningen är tänkt att ske.

Genomförandebeskrivningen kompletteras med ett förtydligande angående de fastighetskonsekvenser som planförslaget innebär.

Informationen kring samfälligheter som kan komma att beröras av exploateringen förtydligas inför granskning.

Grundkarta uppdateras så att den inte är äldre än 3 månader i granskningsskedet och kontrolleras så att all information är synlig i kartan.

REGIONALA ORGAN

NSR enligt skrivelse registrerad 2021-10-07

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

- 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.
- Det är viktigt att verksamheterna arbetar efter EU:s avfallshierarki samt att avfallshanteringen utformas på ett sådant sätt att den gynnar en ökad utsortering och avfallsminimering.
- I aktuell renhållningsordning för Åstorps kommun finns föreskrifter kring avfallshanteringen i kommunen. Se bilaga 2 för de viktigaste aspekterna vad gäller framkomlighet.

Kommentar:

I plan- och genomförandebeskrivningen framgår följande under stycket "Masshantering":

"Massorna som är en konsekvens av exploateringen ska i den mån det går förbli och användas på plats så att man undviker icke miljövänliga och dyra transporter. Skulle det bli mycket massor över ska kommunen i första hand se om man kan använda dem på andra närliggande områden innan de eventuellt fraktas bort. Innan massor hanteras och används på annan plats ska kommunen försäkras om att de inte är förorenade."

Renhållningsordningen läggs till i plan- och genomförandebeskrivningen under stycket "Avfall" för att säkerställa framkomligheten för renhållningsfordon.

NSVA enligt skrivelse registrerad 2021-10-08

Spill- och dricksvatten, sida 34 i planbeskrivningen

Planområdet ligger idag en bit utanför kommunalt verksamhetsområdet för VA och behöver på grund av sitt läge extra investeringar för att kunna anslutas. Spillvattensituationen i södra Åstorp är kraftigt ansträngd idag och även om VA-utredningen visar på hur området kan anslutas till närmsta spillvattenledning betyder det inte att VA-hanteringen för planområdet är löst. I anslutningspunkten finns en pumpstation som idag redan är maxbelastad och ska den uppgraderas, plus uppdimensionering av efterföljande tryckledning (ca 1 km), är det ett projekt på flera miljoner.

Anslutningsavgifterna med dagens prissättning kommer med väldigt små marginaler täcka utbyggnaden fram till befintliga ledningar och pumpstation. NSVA efterfrågar därför en bättre analys över den ekonomiska hållbarheten av att planen. - Drickvattenledningen i Malmövägen är inte av erforderlig dimension för området. Närmsta drickvattenledning av erforderlig storlek finns mot Ji-Te gatan/Malmgatan norr om planområdet dit ledningsdragningen i figuren på sidan 35 går. För att sen kunna säkra dricksvattendistributionen i Åstorp inför nya exploateringar krävs det att nya överföringsledningarna från Kvidinge nya reningsverk är på plats. Det är under projektering men har idag inget satt datum för färdigställande.

Dagvatten

Profilen på gatustrukturen på sidan 26 är ofördelaktig ur ett dagvatten och skyfallsperspektiv. Att ha väggkroppen upphöjd från angränsande mark kommer försvåra VA-anlutningen av fastigheterna samt riskerar att skapa instängda områden. En planbestämmelse att färdig golvhöjd ska vara 0,3 m över marknivå vid förbindelsepunkten för dagvatten är något NSVA vill ha med i varje ny detaljplan och är en stark rekommendation från Svenskt Vatten.

- Generellt saknar planen en skyfallsstrategi men att skapa ett långsgående fall på gatan inom planområdet mot sydost är väldigt viktigt eftersom vägen ses som största risken att stänga inne lågpunkter.

- I övrigt ser vi positivt på den föreslagna dagvattenhanteringen.

Plankarta

Pumpstationen för spillvattenledningen måste omfattas av ett E-område i plankartan på platsen VA-utredningen föreslår.

Brandvattenförsörjning med mera

Det ska även stämmas av med NSVA om drickvattenledningar har erforderligt flöde och tryck för att kunna utnyttjas till brandvattenförsörjning. Dricksvattnet måste först och främst kunna uppnå god kvalitet utan att riskera människors hälsa och miljö innan brandvattenförsörjningen kan garanteras i enlighet med 10§ ur lagen om allmänna vattentjänster.

Kommentar:

Dialog har skett löpande med NSVA under detaljplanens framtagande. En ekonomisk analys för anslutningskostnaderna utförs inför granskning, i fortsatt dialog med NSVA.

Illustrationen är tänkt att visa hur gatan ska utformas, inte markhöjden intill gatan. Illustrationen justeras eftersom den är otydlig och planhandlingarna ses över så att en god dagvattenhantering kan ske inom området. Plan- och genomförandebeskrivningen kompletteras med förtydligande kring hur skyfall föreslås hanteras inom planområdet.

Plankartan kompletteras med E-område för pumpstation.

Brandvattenförsörjning förtydligas i plan- och genomförandebeskrivningen.

KOMMUNALA ORGAN

Näringsliv enligt skrivelse registrerad 2021-10-08.

En expansion av Södra industriområdet skulle innebära goda möjligheter för företag inom olika branscher att etablera sig i Åstorps kommun, vilket stärker kommunens attraktivitet. Både som plats för företag att etablera sig på och som plats att bo på. Området skapar en naturlig koppling till de investeringar som tidigare är gjorda i Södra Industriområdet. Infrastrukturen till och från platsen är utbyggd vilket skapar en direkt tillgång till E4 och i närheten av E6, väg 21 mm. Det 18 Ha stora "naturområdet" stärker områdets attraktivitet med rekreationsområde för personal och andra i området, förutom att skapa ett område för biologisk mångfald och för dagvattenhanteringen.

Synpunkter:

- Saknar koppling till FN agenda 2030. Bör finnas med i de olika beskrivningarna som folkhälsa, klimatfrågan, dagvattenhantering, transporter, sysselsättning etcetera.
- Saknar en tydlighet kring utförandet av "gröna" byggnader inom området som förstärker kommunens arbete kring klimatpåverkan.

Kommentar:

Koppling till agenda 2030 läggs till i plan- och genomförande-beskrivningen. Även ett stycke om gröna byggnader läggs till.

ENSKILDA ORGAN

Skanova enligt skrivelse registrerad 2021-09-21.

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

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

Kommentar:

Plan- och genomförandebeskrivningen kompletteras gällande befintliga teleanläggningar.

Öresundskraft enligt skrivelse registrerad 2021-10-11.

Öresundskraft kan ha behov av en eller flera nya nätstationer inom området beroende på hur kunderna väljer att ansluta sig. I dagsläget är det svårt att peka ut E-område för nätstationer men ett förslag kan vara ett E-område i respektive naturmark kopplat till gata, se bifogad karta.

E-området bör vara 7x7 meter för att rymma nätstation. Längs Malmövägen har vi ledningar och nätstationer som kan påverkas av detaljplanen, eventuell ändring utförs på beställning.

Kommentar:

Plankartan justeras så att E-område för nätstationer tillkommer på lämplig plats. Fortsatt dialog med Öresundskraft sker vid försäljning av fastigheter för att säkerställa nätets kapacitet.

E.ON enligt skrivelse registrerad 2021-10-04.

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Ledning

Inom området har E.ON som bekant en regionnätsluftledning 130 kV (Åstorp S – Mörarps), se bifogad karta. Kraftledningarna enligt ovan omfattas av Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter, ELSÄK-FS 2008:1, samt ELSÄK-FS 2010:1. Starkströmsföreskrifterna reglerar bland annat höjd över mark, avstånd från ledning till byggnad, brännbart upplag och parkeringsplatser. För att kunna bibehålla ledningarna måste ovannämnda föreskrifter följas. Det får inte göras avkall på el, person eller driftssäkerhet. Markhöjden får ej förändras under eller invid ovannämnda ledningar. Föreskrifterna ställer högre krav på en luftledning som är framdragen inom detaljplanelagt område jämfört med motsvarande ledning inom icke detaljplanelagt område (6 kap. 1 § i starkströmsföreskrifterna). Vid en första anblick utifrån plan- och profil är ledningen ej uppförd för detaljplan och måste därför byggas om ifall planområdet ska utföras enligt inkommen plankarta. En undersökning på plats måste ske för att säkerställa att måtten stämmer. Ombyggnadskostnader bekostas av exploatören. På grund av ovan - som det ser ut nu -, så måste därför planområdet sluta innan ledningen och inte fortsätta på ömse sida om ledningen (allt i detaljplaneområdet så ligger till öster om ledningen och det prickade området).

Magnetfält

På sidan 29-30 i planbeskrivningen hänvisas till en magnetfältundersökning. Det finns ett par problem med att hänvisa till denna undersökning:

- Undersökningen är genomförd för ett område strax norr om det aktuella. Det kan finnas andra förutsättningar på det nu aktuella området varför undersökningen inte automatiskt kan användas för att dra slutsatser.
- De 50 kV ledningar som nämns i de norra delarna är raserade.
- 130 kV nätet norr om Åstorp är ombyggd med bland annat en ny ledning till Ängelholm, det kan därför vara helt andra flöden i ledningen idag än vad det var 2012.
- Det har uppförts en ny station åt Trafikverket i Åstorp 2014.

Kommentar:

Efter samråd med E.ON har utredning gjorts gällande höjd över mark för att se om ledningen håller de krav som ställs för ledningar i detaljplanelagt område. Utredningen visar att ledningen kommer behöva höjas. Tidplan och kostnader för detta införs i genomförandebeskrivningen.

En ny utredning gällande magnetfält har gjorts av E.ON (2021) med detaljplanens förutsättningar. Stycket i plan- och genomförandebeskrivningen samt miljökonsekvensbeskrivningen justeras.

SAKÄGARE**Fastighetsägare Broby 54:2 enligt skrivelse 2021-09-16.**

Boende på fastigheten Broby 54:2 ställer sig frågande till följande:

- Ni skriver att bostadshuset på 50:1 inte kommer att vara lämplig att användas som bostadshus, pga. vad? Buller? Miljö? Trafik?, Vi bor ca 200 m snett över.
- "Enligt Bjuvs översiktsplan" planeras det på längre sikt ett industriområde av tyngre karaktär och att den tunga trafiken skall ledas genom Snuggarp till den planerade rondellen. Kommer inte den tunga trafiken öka då?

Kommentar:

Eftersom det redan finns verksamhetsbebyggelse på fastigheten Broby 50:1 och eftersom fastigheten Broby 50:1 ligger i direkt anslutning till den planerade industrimarken anses fastigheten inte lämplig för bostadsändamål. Under planarbetet har därför en dialog förts med fastighetsägaren och en överenskommelse uppnåtts där bostad kommer att avvecklas. Vad gäller bostäder intill det kommande verksamhetsområdet kommer ytterligare utredningar att genomföras inför granskning för att klarlägga att gällande lagstiftning för buller med mera inte överskrids.

När Bjuvs kommun planerar verksamhetsområde kommer de behöva ta trafiksituationen i Åstorps kommun i beaktning. När de tar fram trafikutredningar kommer de visa om kapaciteten räcker i rondellen eller inte.

Fastighetsägare Broby 17:19 enligt skrivelse 2021-09-15.

20210715 förvärvade vi fastighet Broby 17:19. Fastigheten såldes till oss som tänkt hästgård med stall och tillhörande hage. Under köpets gång fick ingen som helst information om att det planerades industrimark angränsande till vår tomt. Om fastighetsmäklaren kände till detta eller inte låter jag vara osagt, men det hade självklart haft betydande del och köpet hade inte genomförts.

Om detaljplanen genomförs kommer det ha betydande del för oss då vi inte kan nyttja vår fastighet som är tänkt. Vi kan heller inte sälja vidare utan förlust, trots att vi redan hunnit renovera och förbereda för fler djur, då ingen kan ha hästgård mitt i ett industriområde.

Detaljplanen är oroväckande ur flera aspekter

- **Trafik/buller/luftföroreningar**

Möjlighet för en stickspårskoppling till järnväg för godstrafik kan på sikt att finnas nordöst om planområdet (planbeskrivning, s.3)

Enligt Bjuvs översiktsplan ” Morgondagens Näringsliv avsnitt 19” planeras på längre sikt ett industriområde norr om Gunnarstorp och anges eventuellt som lämplig för tyngre industri (planbeskrivning, s. 12)

Framtida koppling till bjuvs kommun kan ske vidare åt öster med tilltänkt ny väg och cirkulationsplats (planbeskrivning , s 26)

Mätning som gjorts visar att maximalnivån uppnår 88dBA. Detta buller kan förväntas att öka med den årliga trafikökningen.

Konsekvenserna av ett utbyggt verksamhetsområde innebär att trafiken ökar och att verksamheterna i sig kan komma att alstra buller (planbeskrivning, s. 28)

Sänks hastigheten längst planområdet till 50 kmh blir ljudnivåerna i stort sett lika med dagens nivåer (planbeskrivning, s. 13)

(5.1.3 utbyggnadsalternativet, Riskhantering väg) Vägen tillhör inte det så kallade rekommenderade vägnätet för farligt gods, vilket innebär att genomfartstrafik med farligt gods ej får ske. Leveranser till och från framtida verksamheter får dock fortfarande ske

I denna planbeskrivning kommer vi boende att i princip bli inbyggda från alla vädersträck med tilltänkta järnvägar men framförallt trafikleder, vilket kommer att öka bullernivån och de luftföroreningar som släpps ut med ökad trafik och industri. Vilket i sin tur påverkar vår hälsa negativt men även våra betesmarker som kommer att kontamineras. I nuläget har vi 50 utanför vår väg, men det är sällan någon trafikant som håller 50 kmh, speciellt inte lastbilarna då vi har sluttning från båda håll. De rullar nerför och gasar på uppför. Det rimmar illa att vi redan har en så hög bullernivå som omnämns ovan, men ingen tar i dagsläget tag i situationen utan lösningen blir istället att vi med det nya verksamhetsområdet får behålla den bullernivå vi redan har ?

Fastighet Broby 50:1 kommer att påverkas på så sätt att när detaljplanen vunnit laga kraft kommer bostadshuset , vilket ligger inom fastigheten inte vara lämplig att användas som bostadshus (planbeskrivning, s 25)

Hur kan fastigheten inte vara lämplig som bostadshus, om det enligt beräkningar inte kommer att uppstå högre bullernivåer med tilltänkt sänkt hastighet, än vad som redan finns i nuläget ? Och hur kan vår fastighet anses lämplig som bostadshus som endast ligger ett stenkast längre ner ?

Rekreation

Det finns idag vackra miljöer längs med Kölebäcken. Vattnet, vegetationen och det stora åkerlandskapet skapar en härlig förgrund till kommunen och Söderåsen. Stråken längs Kölebäcken är dock inte anpassade för promenader eller annat rekreativt tillhåll.

Håller fullständigt med, vi omgivs av vackra vyer, ett rikt djurliv, rådjur och kor inpå husknuten, det var därför vi valde att bo här. Vyer som kommer att ersättas med industrifasader. Jag håller inte med om att miljön inte är anpassad för rekreation, den är ypperligt anpassad för rekreation enligt mitt tycke. Vi har möjlighet att rida längs med åkerkanter och traktorvägar upp till Gunnarstorp och ännu längre i nuläget, vilket var den största anledningen att bosätta oss här. Förhoppningen var att kunna arrendera eller köpa till mer mark till hästarna och så småningom starta en mindre verksamhet i form av ”klapp zoo” med småhästar och smådjur. Till vilken barnfamiljer kunnat avnjuta lugnet och samhörigheten med djur, vilket är både pedagogiskt och främjar folkhälsan. Om det istället byggs industrimark blir det omöjligt att hålla hästar, då det inte finns någon möjlighet till tillräcklig motion, samt att det är nog ingen som vill åka och slappna av och bara vara i ett industriområde.

Risk Kraftledning

Kraftledning med växelström orsakar växlande magnetfält som skapar elektriska strömmar i kroppen. Vid mycket starka magnetfält, kan kroppens nervsignaler påverkas. För långsiktiga effekter som förhöjd cancerrisk, räcker inte dagens kunskap för att fastställa några gränsvärde (miljökonsekvensbeskrivning, s 24)

Så man kan inte lämna några garantier på att strålningen från magnetfältet inte ger långsiktig effekt såsom cancer, vi får helt enkelt chansa och se ?

Miljökonsekvenser

Exploateringen medför stora arealer hårdgjorda ytor och därmed ökad dagvattenavrinning från området (planbeskrivning, s. 12)

Risk för översvämning

Vid ett skyfall kommer regnvattnet att rinna på markytan och ställa sig i lågpunkter. Viss del av vattnet kommer att hanteras av dagvattensystemet.

En del vattnet kommer att hanteras av dagvattensystemet ? Resten då? Då föreligger en uppenbar risk för översvämning.

Åkermark

(4.2.3 utbyggnadsalternativet miljökonsekvensbeskrivning)

Planläggningen innebär att åkermark tas i anspråk vilket innebär att vi minskar andelen åkermark i både kommunen, regionen, och i landet och att självförsörjningen blir allt mindre. När jordbruksmarken en gång exploaterats kan den aldrig återgå till att bli brukbar igen.

Jordbruksmarken inom planområdet utgörs av brukningsklass 8.

Det här är skrämmande på så många plan. I första hand nu för att Ekberg som arrenderar marken just nu har vall, viket ger mina hästar hö/mat inför vintern. I ett senare skede var det som jag uppfattat det tänkt att sätta spannmål, vilket ger mig och mina barn mat på bordet.

Åkermarken är en ändlig resurs. Vi kan aldrig återställa en asfaltering. Exploateringen i Världen/Sverige och särskilt västra Skåne är alarmerande. Bördigheten i NV Skåne ligger ofta runt 8 (av 10) och är jätteviktig för att vi ska klara av att kunna producera mat i framtiden.

- SJV larmrapport: I Skåne finns 16% av Sv jordbruksmark, bördiga 8-10. åkermarken runt Åstorp ligger på runt 8, som betyder väldigt bördig. 40% av spannmålsskördar härifrån. 70-90 % av trädgårdsnäringen grönsaker på friland, växthus, bär, frukt) kommer från Skåne. Stor del av trädgårdsnäringen i just NV Skåne. Eftersom lagstiftningen är så svag så måste kommunerna själva ta ansvaret att inte exploatera och följa miljöbalken (3 kap §4) får brukningsvärd jordbruksmark bara tas i anspråk för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och om detta behov inte kan tillgodoses genom att annan mark tas i anspråk.
- Samverka inom NV Skåne: Om det är ”nödvändigt” med stora industritomter, se över hela NV Skåne. Det finns troligen flera perifera marker med sämre potential för matproduktion.
- Vi kan ta fram fler exempel kring självförsörjning. Finns beräkning på att en 4 personers familj behöver 500 kvm för att producera en normal potatis, grönsaker volym som kan konsumeras på ett år. Då skulle 75 ha betyda 80 pers/ha , 6000 personer som kan få sitt behov av vegetabilier per år från denna yta.

Hur bra är den svenska livsmedelsstrategin, skånska livsmedelsstrategin, beredskapsfrågan ? Nu i pandemins kölvatten har vi blivit smärtsamt påmind av hur sköra vi är utan import, vi klarar inte av livsmedelsförsörjningen på egen hand, hur kan vi då riskera att stå utan mat som är fundamentalt för vår överlevnad ?

Vi vill avsluta med att ställa frågan, var i detaljplaneringen finns vår livskvalitet ?

Luftföroreningar, buller, visuell påverkan, risk för cancer, våra möjligheter till rekreation ? Är vi som bor här, vår hälsa, framtidsdrömmar oviktiga i sammanhanget ?

Kommentar:

Detaljplaneområdet har sedan 2012 pekats ut i översiktsplanen som verksamhetsområde. Planprogrammet för området söder om dagens verksamhetsområde är framtaget 2010. 2016 meddelades positivt besked för planstart och 2021-07-19 gick detaljplanen ut för samråd. Detaljplanen har således varit planerad under längre tid.

Då stickspår inte är aktuellt i denna detaljplan stryks det ur handlingarna.

När Bjuvs kommun planerar verksamhetsområde kommer de behöva ta trafiksituationen i Åstorps kommun i beaktning. När de tar fram trafikutredningar kommer de visa om kapaciteten räcker i rondellen eller inte.

Inför granskning av detaljplaneförslaget kommer ytterligare utredningar att genomföras inför granskning för att klarlägga att gällande lagstiftning för buller med mera inte överskrids. Kommunen vill på sikt att hastigheten sänks från 70 km/h till 60 km/h och då kommer även bullernivåerna att sänkas.

Det stämmer att väg 1759/Malmövägen inte är rekommenderad farligt gods led. Det finns dock inte något förbud mot transporter av farligt gods på sträckan. Malmövägen är på sträckan även en viktig omledningsväg för väg E4, och trafikeras av mycket tung trafik vid omledning. Inför granskning kommer därför en riskbedömning att göras.

Planbeskrivningen redogör för planförslagets väntade konsekvenser. Plankartan avgränsas geografiskt till planområdet. Därav hanteras inte den idag gällande bullernivån utanför planområdet. Att hastigheterna inte hålls är gemenemans och polismyndighetens ansvar. Den mängd trafik som planförslaget förväntas alstra bedöms inte innebära risk för överskridande av miljökvalitetsnormer för luftmiljö.

Eftersom det redan finns verksamhetsbebyggelse på fastigheten Broby 50:1 och eftersom fastigheten Broby 50:1 ligger i direkt anslutning till den planerade industrimarken anses fastigheten inte lämplig för bostadsändamål. Under planarbetet har därför en dialog förts med fastighetsägaren och en överenskommelse uppnåtts där bostad kommer att avvecklas.

Ett naturområde säkerställs i plankartan med syftet att fungera som ett skyddsavstånd mellan fastigheten 17:19 och industrimarken, detta för att mildra den planerade bebyggelsens påverkan på fastighet 17:19.

Kraftledningarna är befintliga och planförslaget medför inte att nya luftledningar kommer att uppföras. Mätningar har gjorts på kraftledningarna. Ett skyddsavstånd har tagits fram utifrån mätningarna, detta säkerställs genom prickmark i plankartan. Inom prickmarkerat område får marken inte bebyggas.

Dagvattnet kommer i enlighet med VA-utredning hanteras i det framtida naturområdet i den södra delen av planen. Plankartan kompletteras med bestämmelser som säkerställer de åtgärder som föreslås för dagvattenhanteringen. Plan- och genomförandebeskrivningen kompletteras med information om dagvattenhantering. Handlingarna kommer även att uppdateras angående skyfall.

Brukningsvärd jordbruksmark är värdefull, ur många perspektiv. Det är viktigt att vi värnar om och är försiktiga med jordbruksmarken. Hur brukningsvärd jordbruksmark mark får ianspråkta regleras i miljöbalken

(1998:808): Brukningsvärd jordbruksmark får tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Planförslaget innebär att brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för verksamheter. När planområdet exploaterats försvinner 38,6 hektar jordbruksmark vilket motsvarar ca 0,7 % av kommunens totala jordbruksmark. Då Åstorps kommuns invånarantal växer och trycket är stort på att tillskapa nya arbetstillfällen och verksamheter behöver kommunen utveckla och utöka plats för nytt industriområde.

Verksamheterna behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen som arbete och logistik. Området utgör en logistiknod nära redan bebyggda kvarter där infrastrukturen med vägar, teknisk försörjning och service är förberedd.

Närheten till väg E4 och trafikplats Nyvång bedöms området vara särskilt lämplig för verksamheter. Området bör prioriteras för godshantering för att minimera beroendet av vägtransporter.

Enligt Åstorps översiktsplan ÖP 2012 lämpar sig området för logistik- och verksamhetsändamål. Skulle annan brukningsvärd jordbruksmark på andra ställen inom kommunen för motsvarande verksamhetsområde behöva tas i anspråk, skulle behovet av arbete och logistik på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt inte kunna tillgodoses. Det skulle även medföra ökade exploateringskostnader och nya ingrepp för infrastruktur med mera utan logistikfordelar. Ur resurssynpunkt är det en nackdel att inte bebygga området eftersom redan befintliga anläggningar och investeringar då inte kan utnyttjas. Mer brukningstekniskt värdefull jordbruksmark på andra ställen inom kommunen skulle i stället behöva tas i anspråk som verksamhetsområden för att uppfylla syftet med detaljplanen. Behovet av arbete och logistik kan inte tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk.

Områdets strategiska läge med hänsyn till infrastruktur, dess närhet till gjorda investeringarna och möjliga arbetstillfällen på cykelavstånd från centrum väger tyngre än intresset att bevara jordbruksmarken. Kommunen gör bedömningen att de planerade utökade arbetstillfällena, som förväntas och möjliggörs i ett ur transportsynpunkt optimalt läge är ett väsentligt samhällsintresse som väger upp mot förlusten av jordbruksmark och marken kan därmed tas i anspråk i linje med 3 kap. 4§ Miljöbalken.

SAMMANFATTNING OCH FÖRSLAG TILL FÖRÄNDRINGAR

Plankarta

Plankartan kompletteras med

- bestämmelser som säkerställer skyfalls- och dagvattenhantering
- bestämmelse om utökad lovplikt för åtgärder som försämrar markens genomsläpplighet enligt 9 kap. 12 § punkt 3 PBL
- justeras så att ingen kvartersmark hamnar inom vägområdet
- prickmark inom ett område av 12 meter från Malmövägens vägområdesgräns
- bestämmelser för att säkerställa god sikt från anslutningen till Malmövägen
- justeras så att planområdesgränsen följer fastighetsgränser
- E-områden baserat på Öresundskrafts och NSVAs önskan.
- utfartsförbud vid anslutning till Malmövägen
- Grundkarta uppdateras så att den inte är äldre än 3 månader i granskningsskedet och kontrolleras så att all information är synlig i kartan.

Plan- och genomförandebeskrivning

Planbeskrivning

Planbeskrivningen kompletteras med

- uppdaterad text avseende trafikutredning samt att trafikförutsättningarna beskrivs utifrån rådande hastighetsbestämmelser
- förtydligande kring hur skyfall föreslås hanteras inom planområdet
- information om recipienten och dess status samt vilken påverkan utbyggnaden har på MKN för recipienten med utgångspunkt i VA-utredningen
- förtydligande gällande ansvaret för dagvatten
- resultat från den geotekniska utredningen angående grundvattennivåerna
- dialog gällande avrinning med Bjuvs kommun och berörda dikningsföretag redovisas i plan- och genomförandebeskrivningen
- utökad information om hur planförslaget påverkar boende intill planområdet
- information om pågående planläggning av verksamhetsmark i Bjuvs kommun, öster om aktuellt planområde
- information utifrån framtagna riskutredning för farlig verksamhet och farligt gods
- information om eventuella markföroreningar
- information om närheten till klass 3-område för gruvgångar
- uppdaterad information från MKB

- kompletteras med utvecklad argumentation och slutsatser angående ianspråktagandet av jordbruksmark, argument utvecklas ur ett större perspektiv. Planhandlingarna kompletteras med en redovisning av kommunens planberedskap.
- information om åkerholmar inom planområdet och hur dessa avses hanteras samt en bedömning om hur planförslaget påverkar biotopskyddade områden samt en bedömning om hur ianspråktagandet av mark påverkar skyddade arter.
- tydlig information kring planuppdragets start, vilken version av PBL som detaljplanen baseras på
- då stickspår inte är aktuellt i denna detaljplan stryks det ur handlingarna.
- information om ÅVS för cykelväg Bjuv-Åstorp-Hyllinge
- ett stycke in som beskriver hur energiförsörjningen är tänkt att ske
- ny sektion över huvudgatan på sidan 26
- information om brandvattenförsörjning
- information om agenda 2030 och gröna byggnader
- ny information utifrån utförd magnetfältsutredning

Genomförandebeskrivning

Genomförandebeskrivningen kompletteras med

- information om avtal som tecknats mellan kommunen och fastighetsägaren till Borby 50:1
- information om avtal mellan kommunen och Trafikverket inför projektering
- ett förtydligande angående de fastighetskonsekvenser som planförslaget innebär
- information in kring samfälligheter som kan komma att beröras av exploateringen.
- utökad information om renhållningsordningen
- information om befintliga teleanläggningar
- information om befintliga luftledningar och hur dessa ska säkerställas i detaljplanen, samt uppskattad tidplan och kostnad för genomförande av säkerställande åtgärder

Övrigt underlag

VA

- Förprojektering gata/VA (dagvatten) utförs.

Buller

- En bullerutredning som innefattar trafikbuller och industribuller genomförs inför granskning. Trafikbuller beräknas enligt Trafikverkets yttrande.

Risk

- Riskutredning gällande närheten till farlig verksamhet och farligt gods tas fram
- Frågan om risk kopplat till intilliggande gruvgångar utreds inför granskning
- En markmiljöteknisk utredning genomförs inför granskning

Övrigt

- Arkeologisk utredning för planområdet beställs
- Dialog med E.on. angående kraftledning
- Avtal gällande besittningsrätt på fastigheten Broby 50:1 tecknas
- Ledningskollen genomförs
- En kostnadsberäkning för VA-utbyggnaden genomförs

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med

- förtydligande gällande kommunens bedömning av planens betydande miljöeffekter.
- redovisning för huruvida alternativa lokaliseringar av planerat verksamhetsområde har gjorts samt skälen till att olika alternativ har valts eller valts bort under processen.
- ny information från genomförd magnetfältsundersökningen
- uppdatering utifrån reviderat underlag

Trafikutredning

Trafikutredningen kompletteras med

- tydlighet kring trafikberäkningar från etapp 2
- uppräknig av trafiken till år 2040
- överblick på hur planförslagets påverkan på trafiken i Åstorps tätort
- påverkan på närliggande trafikplatser och förslag till åtgärder vid trafikplatser om så krävs
- underlag för hur dagens trafikmängd beräknats på de delar där det saknas trafikmätningar, d v s längs Svedbergsgatan och i av- och påfartsramper, redovisas för granskning och godkännande av Trafikverket
- utredning av förskjutna trevägskorsningar för anslutning av de aktuella verksamhetsområdena i etapp 1 och etapp 2
- information om Åtgärdsvalsstudie Stråket Bjuv-Åstorp-Hyllinge, oskyddade trafikanter (TRV 2020/72052)
- revidering av förslag till gång- och cykelövergång så att det överensstämmer med gällande VGU
- information om pågående planläggning i Bjuvs kommun.

VA-utredning

VA-utredningen kompletteras med

- resultat från hydrageologisk utredning
- hur avrinningsmönster förändras i området och hur de påverkar vattendrag i kommunen och i angränsande kommuner.

Därutöver har endast redaktionella ändringar gjorts i plan- och genomförandebeskrivning och plankarta.

Medverkande

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Plankontoret

Åstorp 2022-05-25

Niklas Andersson
Planarkitekt