

Granskningsutlåtande

till detaljplan för Råven 1 m fl fastigheter (Västra stationsområdet) Höors kommun, Skåne län

Upprättad: 2018-08-28

Kommunstyrelsen beslutade 2018-05-15 § 103 att godkänna förslag daterat 2018-04-24, "Detaljplan för Råven 1 m fl fastigheter (Västra stationsområdet), Höors kommun, Skåne län", att ställas ut för granskning. Granskningen varade 2018-05-29 – 2018-06-19 då planhandlingarna fanns utställda i kommunhusets foajé samt var tillgängliga på Höors kommuns hemsida www.hoor.se

Sakägare har informerats genom personlig underrättelse och Kungörelse om granskningen har varit införd i Skånska Dagbladet den 26 maj 2018 samt i Lokaltidningen den 2 juni 2018. Detaljplanen har skickats till berörda myndigheter, ledningsdragande företag, intressenter och till sakägare.

Planförslaget har tidigare varit utställt för samråd under tiden 2018-01-23– 2018-02-13 och samrådsmöte har hållits den 30 januari. Synpunkter som lämnats under samrådet återges i en samrådsredogörelse daterad 2018-04-24 som funnits till hands i kommunhusets foajé under granskningstiden. 13 st yttranden varav 6 med synpunkter inkom på granskningshandlingarna som presenteras och kommenteras i detta granskningsutlåtande.

Inkomna yttranden

STATLIGA MYNDIGHETER

Länsstyrelsen	Med synpunkter
Lantmäteriet	Med synpunkter
Regionala tillväxtnämnden	Utan synpunkter
Trafikverket	Med synpunkter
Luftfartsverket	Utan synpunkter
Försvarmakten	Utan synpunkter

PRIVATA FÖRETAG

Kraftringen	Med synpunkter
-------------	----------------

SAKÄGARE

Privatperson 1	Med synpunkter
Privatperson 2	Med synpunkter
Privatperson 3	Utan synpunkter

KOMMUNALA NÄMNDER OCH INSTANSER

Ängelholms Flygplats AB	Utan synpunkter
Mittskåne vatten	Utan synpunkter
Miljö- och byggnadsnämnden	Utan synpunkter

Yttranden och kommentarer

Statliga myndigheter

Länsstyrelsen

Hälsa och säkerhet - förorenad mark

Enligt miljötekniskt markundersöknings rekommendationer bör en kompletterande provtagning samt riskbedömning göras där lämpliga åtgärder tas fram utifrån kompletterande resultat (Tyréns, MUR, Västra Stationsområdet 2016-05-24 sidan 8). Länsstyrelsen menar att miljötekniska markundersökningens rekommendationer ska följas. Länsstyrelsen kan inte bedöma om marken är lämplig för sitt ändamål (bostäder) då markföreningar inte är tillräckligt utredda.

Länsstyrelsen vill förmedla vikten av att markens lämplighet ska vara fullständigt utredd i planprocessen. I annat fall finns risk att arbetet stannar upp detaljplane-processen. När en detaljplan antas ska det vara säkerställt att marken är lämplig för det ändamål som anges i detaljplanen, och ett antagande av detaljplanen innebär att kommunen garanterar detta. Det kommunala ansvaret för detaljplanens genomförbarhet är långtgående. Om föroreningsfrågan inte är tillräckligt utredd innan en detaljplan antas kan detta leda till skadeståndsanspråk mot kommunen för felaktig myndighetsutövning enligt 3 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207).

Länsstyrelsen anser att undersöknings- och utredningsskedena ska vara avklarade innan detaljplanen antas. Om marken visar sig vara förorenad ska kommunen bedöma om någon efterbehandlingsåtgärd kan säkerställa att marken blir lämplig för det föreslagna ändamålet.

Markens lämplighet kan säkerställas antingen innan planen antas eller genom villkorat lov enligt PBL 4 kap. 14 §.

Planbeskrivning anger villkorat lov som ej finns på plankarta

I planbeskrivning i granskningsskede beskrivs Motiv till planbestämmelser (s.16) där följande redogörs för: "a1 Villkorat startbesked För att säkerställa att det inte finns några markföreningar i marken innan byggnationen påbörjas har plankartan föresetts med en bestämmelse som inte ger startbesked förrän markens förutsättningar är bra för bostadsbyggnation."

Planbestämmelse om villkorat lov 4 kap 14§ finns ej att finna under Administrativa bestämmelser på plankartan.

Länsstyrelsen anser att handlingarna är otydliga i fråga om markföreningensfrågan.

Länsstyrelsens bedömning

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras och redogör för markens lämplighet för sitt ändamål gällande Hälsa och säkerhet – förorenad mark enligt ovan så att det visas att platsen är lämplig för den förändring som föreslås har inte Länsstyrelsen några synpunkter utifrån 11 kap. 10 - 11 §§ PBL.

Kommentar:

Planområdet kompletteras med 10 nya provpunkter för undersökning av markföreningar gällande PAH och metaller. Resultat av undersökningen visar att området är utfyllt med fyllnadsmassor från 0.3-1, 6 m mäktighet. Fyllningen är ditlagd i modern tid och bör inte ha förorenats av något större utsläpp.

Föroreningar som påträffas i fyllnadsmassorna har troligen följt med dessa och förekommer troligen ställvis i hela fyllningen. Resultat från utförd laboratorieanalyserna visar på halter under Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning (MKM) i samtliga analyserade jordprover. Ställvis påträffades halter över minder än ringa risk (MRR) och i tre analyserade jordprover påträffades halter över riktvärdena för KM för ämnena PAH H, kadmium och bly. Det går inte att dra några slutsatser om föroreningsutbredningen i fyllningen då de förhöjda halterna påträffas utspritt över området och på olika djup. Analyserade prov visar på att underliggande naturlig jord inte är förorenad. Gällande PAH H visar provpunkt 3 att värdet tangerar riktvärdet för känslig markanvändning (KM) och att provpunkterna 6 och 9 har värden som överstiger riktvärdet i ytskiktet (0,0-0,25 meter under markytan). Provpunkt 5, 8 och 9 överstiger riktvärdet för mindre ringa risk. Bostandsändamål är godkänt på mark som klarar riktvärdet för känslig markanvändning och därmed är de riktvärden som inte uppnås gällande mindre ringa risk inget som medför att bostasbebyggelse inte kan etableras på platsen. a1 bestämmelsen kommer att finnas på plankartan för att på så sätt säkerställa markens lämplighet.

Lantmäteriet

I tabellen på sid. 19 används ordet "sammanslås". "överförs till" kan med fördel användas istället i denna tabell och i annan text i samband med förklaring om hur mark ska överföras från en fastighet till en annan.

Kommentar:

Yttrandet noterat.

Region Skåne

Region Skåne har inga synpunkter utifrån det regionala utvecklingsansvaret.

Kommentar:

Yttrandet noterat.

Trafikverket

Det framgår av planhandlingarna för den nu aktuella detaljplanen att detaljplanens föreslagna markanvändning avviker från gällande översiktsplan, där planområdet i första hand beskrivs som ett verksamhetsområde för tjänsteföretag.

Sydost om planområdet ligger Södra stambanan, som är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Detta ska framgå av planbeskrivningen. Den nu aktuella detaljplanen får inte påverka riksintresset för kommunikationer negativt.

Staten är väghållare för väg 13 en bit öster om planområdet. Kommunen skriver i samrådsredogörelsen att kommunen bedömer att den nu aktuella detaljplanen inte kommer att få sådan påverkan på statliga vägar och/eller anslutningar till dessa att åtgärder bedöms nödvändiga. Trafikverket anser att resonemang kring trafikallsträng och påverkan på statliga vägar och anslutningar till dessa även ska framgå av planbeskrivningen. Om det framöver visar sig finnas behov av åtgärder på statliga vägar och/eller anslutningar till dessa, till följd av den nu aktuella detaljplanen, så ska erforderliga åtgärder bekostas av kommunen.

Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie för en ny höghastighetsjärnväg på sträckan Jönköping-Malmö via Hässleholm. Utbyggnad av höghastighetsjärnväg på sträckan Hässleholm-Lund finns med i nu beslutad Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, med byggstart inom planperioden.

Planområdet ligger inom utredningsområdet för en framtida höghastighetsjärnväg på sträckan Hässleholm-Lund. Trafikverket anser att innan det finns en beslutad korridor, bör inte ut- eller tillbyggnad av befintlig bebyggelse i utredningsområdet hindras med hänvisning till det framtida riksintresset. Planen försvårar inte avsevärt mycket en framtida utbyggnad av höghastighetsjärnvägen. Den som planerar åtgärder i utredningsområdet bör dock informera sig om planeringsläget för den framtida järnvägen, för att kunna ta ställning till förutsättningar för genomförande av den nu aktuella detaljplanen. Trafikverket rekommenderar därför kommunen att hålla sig uppdaterad om planeringsläget för den framtida höghastighetsjärnvägen. Kommunen bör informera sig om vilket skede planeringsprocessen är i och vilka underlag som finns tillgängliga för att kommunen ska kunna lokalisera och utforma den tänkta bebyggelsen på bästa sätt.

I det tidiga skede av processen som höghastighetsjärnvägen befinner sig råder många osäkerheter. Beroende på hur arbetet kring höghastighetsjärnvägen utvecklar sig, kan utvecklingsbehovet för Södra stambanan också komma att påverkas. Oberoende av höghastighetsjärnvägen kan det i framtiden komma att bli aktuellt att förlänga befintliga vändspår på Södra stambanan, varför Trafikverket anser att det är av största vikt att upprätthålla de generella skyddsavstånden.

Buller och vibrationer

Trafikverket har tagit del av "Bullerutredning Höörs stationsområde (Fojab Arkitekter AB/Ramböll, daterad 2018-05-25)". Trafikverket förutsätter att bulleranalyserna har gjorts på 116 Lokala persontåg (i ovan nämnda utredning anges siffran 40-116 för antal Lokala persontåg/X60). Det måste framgå tydligt av bullerutredning och planhandlingar vilka beräkningsförutsättningar som använts, för att nu och i framtiden kunna bedöma beräkningarnas aktualitet.

Avseende indata till bulleranalysen anges i bullerutredningen "Trafikverket 2016" som källa för basprognos 2040. Trafikverket förutsätter att de indata som använts i den reviderade bullerutredningen är från 2018, då bullerutredningen är daterad maj 2018 och indata överensstämmer med den reviderade prognosen för 2040, som funnits tillgänglig sedan april 2018. I likhet med resonemanget i stycket ovan, avseende tydlighet i bullerutredningen, anser Trafikverket att årtal för källa för indata ska revideras.

Plankartans reglering av vilken mark som får bebyggas stämmer fortfarande inte fullt ut med det i bullerutredningen studerade och rekommenderade alternativ 2. Trafikverket vidhåller att den placering och utformning av bebyggelse som plankartan medger måste beräknas, för att redovisa vilka bullernivåer som uppnås (och bullerutbredningskartor redovisas), för att säkerställa att erforderlig anpassning av placering och utformning av bebyggelse och eventuella bullerskyddsåtgärder vidtas.

Av bullerutredningen framgår att för att klara riktvärdena kommer delar av bebyggelsen att ha behov av gemensam uteplats i markplan med eventuella särskilda bullerskyddsåtgärder, alternativt ha delvis inglasade uteplatser. Det framgår också av bullerutredningen att de höga maximalnivåerna ut mot järnvägen ställer krav på fassaddämpningen. Trafikverket vidhåller att samtliga bullerskyddsåtgärder som föreslås måste beräknas, för att redovisa vilka bullernivåer som uppnås (och bullerutbred-

ningskartor redovisas). Samtliga erforderliga bullerskyddsåtgärder och anpassningsåtgärder måste också säkerställas genom planbestämmelse i plankartan. Det måste också säkerställas att erforderliga bullerskyddsåtgärder och anpassningsåtgärder finns på plats innan inflyttning tillåts. Trafikverket förutsätter att planområdet planeras och utformas så att gällande riktvärden för buller innehålls, både inomhus och utomhus och avseende både ekvivalenta och maximala ljudnivåer. Bullerskyddsåtgärder och anpassningsåtgärder ska bekostas av kommunen eller exploatören.

Om det efter revidering av bullerutredningen visar sig att anpassad planlösning fortsatt kan tillämpas, anser Trafikverket att beskrivningen av planbestämmelse f4 i planbeskrivningen måste kompletteras med vad som avses med ljuddämpad sida. Detta framgår inte i nuläget.

Trafikverket vidhåller att bullerutredning, plankarta och planbeskrivning behöver revideras och kompletteras enligt ovan.

Trafikverket ser positivt på att kommunen har kompletterat detaljplanen med en vibrationsutredning, "Vibrationsmätning, Kv Råven 1, Höör (Ramböll, 2018-05-16)". Trafikverket har tagit del av vibrationsutredningen och kan konstatera att de uppmätta vibrationsnivåerna är näst intill orimligt låga. Trafikverket har vid tidigare tillfällen utfört vibrationsmätningar i Höör, på bostäder som legat på liknade avstånd till Södra stambanan och på samma jordart som förekommer i det aktuella detaljplaneområdet. Dessa vibrationsmätningar har visat på betydligt mycket högre vibrationsnivåer än vad som förekommer i den nu aktuella vibrationsutredningen. Mot denna bakgrund anser Trafikverket att redovisningen av de uppmätta vibrationsnivåerna skall kompletteras med frekvensanalyser och kurvförlopp.

Avseende vibrationer anser Trafikverket att samma riktvärden för vibrationer som gäller för nybyggnad och väsentlig ombyggnad av väg- och järnvägsinfrastruktur ska tillämpas vid nybyggnad av bebyggelse. Enligt dessa riktlinjer ska vibrationsnivån i vårdlokaler och bostäder vid nybyggnad och väsentlig ombyggnad av infrastruktur inte överskrida 0,4 mm/s vägd RMS vid fler än fem tillfällen per natt under ett trafikårsmedel (ÅDT). Trafikverket förutsätter att kommunen och exploatören säkerställer att riktvärdena efterlevs och bekostar de nödvändiga åtgärder som kan komma att krävas.

Detaljplanen måste säkerställa att riktvärden avseende vibrationer klaras. Trafikverket anser att en planbestämmelse om att 0,4 mm/s vägd RMS ska klaras, ska införas i plankartan.

Trafikverket anser att ovan nämnda kompletteringar och revideringar avseende buller och vibrationer måste göras, och att Trafikverket får ta del av dem innan detaljplanen föres till antagande, för att Trafikverket ska kunna ta ställning till eventuell påverkan på riksintresse för kommunikationer avseende Södra stambanan, och om föreslagen markanvändning är lämplig (mot bakgrund av att detaljplanen avviker från gällande översiktsplan).

Farligt gods och risk

I rapporten "Riskutredning avseende närhet till Södra stambanan" (Briab, daterad 2017-12-12) framgår att riskutredningen baseras på trafikuppgifter för Södra stambanan som är hämtade ur Wikibana-BAS P40. Trafikverket påpekade i samrådsskedet att de uppgifter som anges i riskutredningen inte förefaller överensstämma med Trafikverkets prognos för 2040. Trafikverket vidhåller detta. Trafikverket anser att samma indata som använts i "Bullerutredning Höörs stationsområde (Fojab Arkitekter AB/

Ramböll, daterad 2018-05-25)”, dvs Trafikverkets prognos för 2040, ska användas i riskutredningen. Kommunen måste säkerställa att rätt indata för järnvägstrafiken – Trafikverkets prognos för 2040 – används i riskutredningen.

Södra Stambanan är prioriterad för farligt gods. Trafikverket vill framhålla att farligt gods ska kunna transporteras på Trafikverkets järnvägar. Hänsyn till farligt gods ska därmed beaktas för exploatering enligt de rekommendationer berörd länsstyrelse anger för Södra Stambanan. Trafikverket vill uppmärksamma att eventuella skydds/riskreducerande åtgärder som sker till följd av kommunal planering inte ska placeras på Trafikverkets fastighet. Trafikverket hänvisar i övrigt till Länsstyrelsens bedömning.

Luftfart

Detaljplanen medger byggnation som är högre än 20 meter. Liksom Trafikverket påtalade i samrådsskedet ligger etableringen inom den MSA-påverkande zonen för Malmö, Ängelholms, Kristianstads och Ljungbyheds flygplatser. Flygplatserna är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig. Likaså ska Luftfartsverket och Försvarsmakten, i egenskap av sakägare, ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. Trafikverket förutsätter att kommunen hör berörda flygplatser samt Luftfartsverket och Försvarsmakten. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras och skickas till berörda flygplatser. Lokaliseringsbedömning sker även hos Försvarsmakten. Läs mer på Försvarsmaktens webbplats (www.forsvarsmakten.se), där blankett finns.

Trafikverket anser att detaljplanen bör förtydligas med högsta tillåtna totalhöjd för byggnader, för att säkerställa att byggnader och andra föremål inte kommer i konflikt med luftfart eller järnvägens radio- och telekommunikationssystem.

Kommentar:

Föreslagen planhandling överrensstämmer numera med den nya gällande översiktsplanen som antogs av Kommunfullmäktige i juni 2018. I den nya översiktsplanen framgår det att planområdets bedöms vara lämplig för en blandad småstadsmiljö som bättre bidrar till en hållbar utveckling av Höörs kommun och av regionen.

Under rubriken "Riksintressen" i planbeskrivningen står det: "Planområdet medför inte några åtgärder som påtagligt försvårar tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen." Med det menar Höörs kommun att planområdets utveckling inte bedöms påverka Riksintresset för Södra stambanan negativt.

Eftersom det inte går att förutse vilka vägar som kommer att nyttjas för att nå planområdet har planbeskrivningen redogjort för den maximala mängden fordonsrörelser till området och dessa fordonsrörelser gäller även Trafikverkets vägar. När det finns fyra alternativa vägar att nå planområdet (fem med tåg eller buss) kan Höörs kommun inte säga i dagsläget vilken påverkan Trafikverkets vägar kan få av den kommande utbyggnaden. Planhandlingarna kommer inte att kompletteras med några ytterligare analyser eller hypoteser om trafikstringen på Trafikverkets vägar då de kommer vara desamma som redan redogjorts i planhandlingarna. Om framtiden visar att planområdets utbyggnad medför en trafikstring/belastning som innebär att åtgärder behöver vidtagas behöver det klargöras vad som behöver åtgärdas och dessutom behöver det utvärderas om det enbart är planområdets trafikflöden som påverkar det statliga vägnätet. Det kan bli aktuellt med åtgärder som kommunen kan komma få bekosta, men detta får framtiden utvisa. Även framtiden kan se annorlunda ut för kommunens del. En utbyggnad av 4-spår kan medföra en negativ effekt på de

pendlarparkeringar som finns utmed Södra stambanan. Om pendlarparkeringar försvinner i och med Trafikverkets utbyggnad av Södra stambanan kan det medföra mindre trafikbelastning på de vägar som leder till stationen då det inte längre finns pendlarparkeringar eller ett minskat antal parkeringsplatser, men det får framtiden utvisa.

Höör kommun håller sig uppdaterade gällande Södra stambanan och den kommande Höghastighetsbanan genom Trafikverkets information. Däremot kan inte kommunen avvakta ett eventuellt framtida beslut om Södra stambanans utseende och funktion utan kommunen kommer gå vidare med planarbetet så marken blir möjlig att bebygga med bostäder. "Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen (Räknat från spårmittpå närmaste spår).¹" Den föreslagna bebyggelsen ligger inte inom detta område.

Bullerutredningen har kompletterats med de senaste uppgifterna gällande Trafikverkets basprognos 2040 från april 2018. Bullerutredningen redovisar att det är 40 pågatåg (lokala persontåg/X60) som stannar i Höör, men bullerpåverkan på planområdet är beräknat på alla tåg som passerar eller stannar i Höör, dvs 116 tåg.

Höör kommun vidhåller sitt ställningstagande från samrådsredogörelsen gällande utformningen av de illustrerade byggnaderna. Höör kommun bedömer att genomförd bullerutredning ger tillräckligt med stöd för att pröva bebyggelsens lämplighet ur bullerhänseende. Utredningen visar att det är möjligt att bebygga marken enligt bullerförordningens riktvärden och planbestämmelserna säkerställer att det sker. Exakt hur byggnaderna ska utformas när det gäller fasader och utskjutande byggnadsdelar bestäms först i bygglovskedet och det är därför inte rimligt att knyta utredningen i planarbetet till en detaljstuderad byggnadskropp. På sidan 36 i planbeskrivningen redogörs det för hur de olika kvarteren behöver utformas för att uppnå goda ljudnivåer.

Detaljplanen reglerar endast två faktorer gällande bulleråtgärd, vilka är genomgående lägenheter och att fasaden mot Bangårdsgatan ska dämpas minst 18 dB(A). Dessa faktorer kan inte beräknas. Detaljplanen reglerar inget annat och därför är det inte meningsfullt att beräkna på något som aldrig kanske kommer tillstånd. Bara för att det finns en illustration för området finns det inget som garanterar att det kommer vara just den utformningen på den nya bebyggelsen, en illustration är just bara en illustration och inget bindande. Bebyggelsens utformning och de som kommer att bosätta sig i området säkerställs genom bygglovskedet med BBR (Boverkets byggregler) och Trafikbullerskyddsförordningen. En detaljplan ska inte reglera mer än nödvändigt och sådant som redan finns reglerat i annan lagstiftning eller liknande ska inte regleras återigen på en plankarta. Det innebär att det inte kommer säkerställas några bullerskyddsåtgärder på plankartan eftersom det är upp till vardera byggherre hur denne vill utforma sina byggnader för att kunna uppnå de värden som framgår i Trafikbullerförordningen. En detaljplan kan inte villkora att det inte är tillåtet med inflyttning i en färdig byggnad. En byggnads utformning och ljuddämpning säkerställs i bygglovshandlingen. Planområdet har utgått från de bullerriktvärden som finns att tillgå, vilket framgår i planbeskrivningen, bland annat på sidan 32. De krav på bullerskyddsåtgärder som finns för att kunna uppnå en god boendemiljö åligger respektive byggherre (exploatör) att bekosta.

Vad ljuddämpad sida innebär framgår på sidan 6 i planbeskrivningen.

1) Trafikverket, Transportsystemet i samhällsplaneringen

Bullerutredningen kommer inte att ändras då Höörs kommun vidhåller sitt tidigare ställningstagande med att den genomförda bullerutredning bedöms ge tillräckligt med stöd för att pröva bebyggelsens lämplighet ur bullerhänseende. Utredningen visar att det är möjligt att bebygga marken enligt bullerförordningens riktvärden och planbestämmelserna säkerställer att det sker. Exakt hur byggnaderna ska utformas när det gäller fasader och utskjutande byggnadsdelar bestäms först i bygglovskedet och det är därför inte rimligt att knyta utredningen i planarbetet till en detaljstuderad byggnadskropp. Plankartan kommer inte förses med någon ytterligare planbestämmelse gällande buller vilket innebär att planbeskrivningen inte behöver revideras i det avseendet.

Höörs kommun har tagit fram en vibrationsmätning för det aktuella området i enlighet med yttrandet från samrådstiden. Kommunen anser det orimligt att göra ytterligare mätningar för frekvens och kurvförlopp, då Trafikverket borde redan i samrådet har klargjort att dessa faktorer även skulle innehållas i utredningen. Detta är uppgifter som Trafikverket har kunskap om och borde således informera kommunen om alla faktorer som behöver ingå i en vibrationsutredning. Höörs kommun kommer inte att komplettera vibrationsmätningen med nya mätningar. Vibrationerna uppnår inte 0,4 mm/s för planområdet vilket innebär att riktvärdet efterlevs. Dessutom säkerställs det i bygglovsskedet genom BBR. Eftersom det i Boverkets byggregler, BBR, hänvisas när det gäller ljudmiljön till Ljudklass C enligt svensk standard för ljudklassning av bostäder SS 25268. Kraven avser den sammanlagda luftljudsnivån från luft- och stomljud från trafiken.

Det kommer inte tillföras en planbestämmelse på plankartan gällande siffran 0,4 mm/s. Detta då denna siffra är ett mål och inte en åtgärd, mål regleras inte på plankartan. Det innebär att det inte kommer genomföras några kompletteringar/revideringar gällande vibrationer.

Riskutredningen är daterad 2017-12-12 vilket innebär att de siffror som är angivna i rapporten stämmer med de uppgifter som fanns att tillgå vid upprättandet av rapporten. Eftersom trafikuppgifterna stämde i den rapporten har det inte funnits någon anledning att ändra rapporten. Det måste vara möjligt att behålla en rapport, som kommun vet vi inte när Trafikverket eller någon annan instans/myndighet väljer att uppdatera sina informationssiffror. Det innebär att Höörs kommun kommer att behålla riksutredningen i den form som den är utformad till idag. Bullerutredning är reviderad inför granskningsskedet.

De riskreducerande åtgärder som säkerställs genom planbestämmelse omfattar inte Trafikverkets fastighet, det innebär att det inte föreslås några åtgärder på Trafikverkets fastighet. Det regleras endast inom planområdet och Trafikverkets fastighet inryms inte inom planområdet.

Luftfartsverket, försvarsmakten och Ängelholms flygplats har inget att erinra. Övriga flygplatser har inte inkommit med några synpunkter.

Det kommer inte införas någon nock eller totalhöjd då bestämmelsen om takvinkel reglerar den nya bebyggelsens höjd.

Luffartsverket (LFV)

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 "Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift", Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för "Minimum Sector Altitude".

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys.

*Kommentar:
Yttrandet noterat.*

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

*Kommentar:
Yttrandet noterat.*

Sakägare

Privatperson 1

Skrivande nämns som "Privatperson 6" i Samrådsredogörelsen daterad 2018-04-24. Svaret slår in öppna dörrar. "Det är ett kvarter av tre som tillåter sju våningar ut mot Bangårdsgatan"

Skrivande hade inte minsta misstanke att det inte skulle tillåtas 7 våningar, men skrivandes bestämda åsikt är att det förfular Höör. Därav hänvisning till "bankhuset" som avskräckande exempel, vilket även andra insändare har anfört.

Höör är en småstad och bebyggelsen ska harmonisera med dess småstadskaraktär.

Angående utsänt foto har skrivande några synpunkter.

1. Perspektivet är från hög höjd, vilket gör att husen ser mindre ut.
2. Belysningen utgörs av morgonsol

Skrivande önskar se foton med bebyggelsen från gatuplan samt med solbelysning från söder respektive väster.

Huvudattraktionen i ett boende är inte tågtrafik, tågräls, bilparkering, biltrafik och buller, utan attraktionen i området ligger mot Tjurasjö i söder. Gör huset närmast Tjurasjö lägst och bygg successivt högre bebyggelse bakom det. På så sätt får många boenden som möjlighet tillfälle att njuta av utsikt och solljus.

Planera gärna med terrasser mot sjön kanske kan det bli ett café eller annan servering med sjöutsikt.

Satsa på att göra Tjurasjö till en centralt belägen badplats. Då kan man börja prata om livs- och boende kvalité som anstår en småstad som vill locka med sin vackra natur.

Skrivande ser fram emot svar och foton enligt synpunkterna ovan.

Kommentar:

Höörs kommun noterar skrivandes åsikt om att denne anser att hög byggnation "förfular Höör". Varje individ har rätt till sin privata åsikt och kommunen registrerar denna åsikt i föreliggande utlåtande. I samrådsredogörelsen har kommunen redogjort för sitt ställningstagande gällande den högre bebyggelsen "För att effektivisera markområdet som tillåter bostäder vill Höörs kommun att det ska vara möjligt med högre bebyggelse i ett så centralt och stationsnära läge."

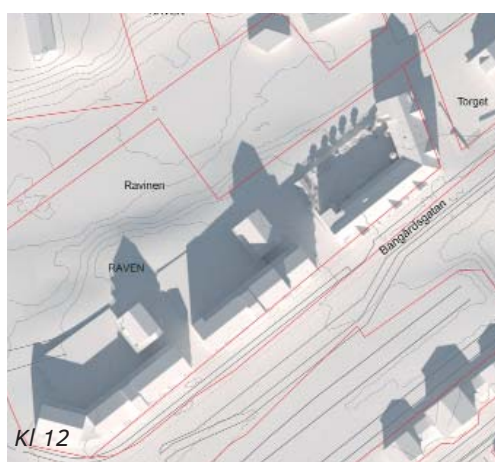
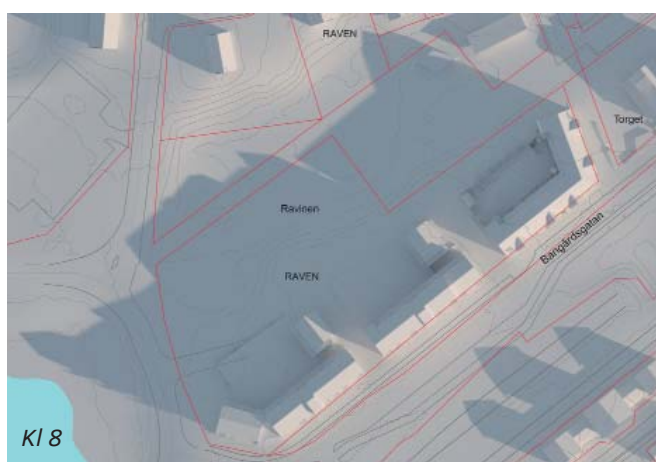
Kommunen har haft som intention att visa vad detaljplanen medger och har valt att göra det via en illustration som är ett perspektiv istället för att visa planförslaget genom en 2D-karta (vilket oftast är den vanliga illustrationen över ett nytt planförslag). På nästa sida syns en gatuvy..

Solstudien i granskningshandlingen visar ett skuggspel för klockan 11 på förmiddagen. Planhandlingen kompletteras även med solstudier som visar skuggspelet för klockan 8, 12 och 16, dessa finns redovisade efter kommentaren för det aktuella yttrandet.

Detaljplanen medger en lägre högsta byggnadshöjd på kvarteret närmast Tjurasjö jämfört med kvarteret i mitten, vilket gör det möjligt med ett lägre kvarter

och därefter ett högre. Detaljplanen ställer inte krav på exakta antalet våningar utan endast en högsta tillåtna byggnadshöjd (och en lägsta - 12 meter), vilket innebär att det är upp till respektive byggherre att själva välja vilken höjd de önskar på respektive kvarter. Det finns inga intentioner på krav på exakt antal våningar. Terrasser i markplan är inget som säkerställs i planen. Detaljplanen medger centrum, vilket tillåter verksamheter och även en bestämmelse om att lägsta tillåtna takhöjd invändigt är 2,7 meter för att säkerställa eventuella framtida verksamheter i entréplan. Båda dessa bestämmelser gör det möjligt med en framtida caféverksamhet.

Gällande skrivelsen om Tjurasjö som badplats är det inget som behandlas i föreliggande detaljplanearbete. Yttrandet skickas till gata-park för kännedom och kommer inte behandlas något mer i den aktuella planen.



Privatperson 2

Synpunkter från angränsande fastighetsägare till Råven 1:

Skrivande anser att bebyggelse med hus upp till 7 våningar blir en alldeles för hög bebyggelse i området. Det är inte förenligt med nuvarande arkitektur i området och smälter inte in i karaktär.

Skrivande anser att max 3 våningar är en rimlig nivå för passa bättre ihop med övrig bebyggelse i området samt Höörs stadskärna. Det skyddar även den privata sfären för närboende.

Kommentar:

Höörs kommun vidhåller sitt tidigare ställningstagande: "För att effektivisera markområdet som tillåter bostäder vill Höörs kommun att det ska vara möjligt med högre bebyggelse i ett så centralt och stationsnära läge." Det innebär att kommunen inte har för avsikt att minska byggnadshöjden, den som kan påverka byggnadshöjden efter att planen är antagen är den kommande byggherren. Byggherren kan välja att bygga 12 meter (vilket är den minsta tillåtna byggnadshöjden) men det är först i bygglovsskedet som det framgår. Detaljplanen kommer fortsättningsvis tillåta sju våningar i det mellersta kvarteret.

Det är viktigt att kommunens medborgare skriver in sina åsikter, vilket är gjort i detta fallet, för genom yttrandet framgår medborgarnas synpunkter och tankar. Yttrandets frågeställningar gör det möjligt för kommunens politiker att ta till sig det som kommuninvånarna tycker och tänker.

Privatperson 3

Eftersom jag inte haft någon lugn eller ro att sätta mig ner med detta tidigare och just fått utställningshandlingen 2018 01 16 , som bekräftar enkel av mina tankar, i handen, ber jag att få inkomma med någon synpunkt en av de närmaste dagarna som ni kanske ändå inte hanterar detta ärendet.

En del av mina tankar.

Kommentar:

Gällande ett senare inskick så kan skrivande tyvärr inte komma in med synpunkter efter granskningstidens slut. Man kan inte överklaga planen om synpunkterna inte inkommit under rätt tid. Den informationen finns även att läsa i plan- och bygglagen.

Privata företag

Kraftringen

Enligt planförslaget ska befintlig transformatorstation flyttas, Kraftringen förutsätter att de kostnader som flytten medför, inklusive Lantmäteriets kostnader för omprövning av ev. ledningsrätter, bekostas av den som initierar flytten.

Kommentar:

Yttrandet noterat. Kraftringen kommer inte att behöva bekosta flytt av transformatorstationen eller Lantmäteriets kostnader för omprövning av ev. ledningsrätter.

Ängelholms Flygplats AB

Flygplatsen kan inte i några av översända dokument se några aspekter eller yttrande om flygplatser och dess inflygningsytor som kan komma att påverka uppförandet av fastigheter på räven 1.

Flygsäkerhet

För att bidra till en hög flygsäkerhet i anslutning till flygoperationer är det av yttersta vikt att upprätthålla en god marginal mellan flygplanet och hinder. Detta gäller från det att flygplanet lättar till det att det tar mark – såväl i vackert väder dagtid som vid sämre väderlek under mörker. Detta garanteras genom ett noggrant utarbetat internationellt regelverk som utmynnar i bestämda flygvägar/områden som piloten med stor precision måste följa. En vanlig marginal till hinder är 300 meter, vilket inte är mycket i flygsammanhang då det endast tar ca 30 sekunder för ett vanligt trafikflygplan att sjunka denna höjd.

Yttrande

Flygplatsen kräver som sakägare att det skall utföras en flyghinderanalys innan några byggnadsverk uppförs på räven 1 som överstiger 20 meter.

LFV skall alltid tillfrågas som sakägare för infrastrukturutrustning vid planerade byggnadsverk högre än 20 meter. Förutom denna kontroll utför LFV även flyghinderanalys där de kontrollerar att det planerade byggnadsverket inte påverkar ICAO Annex 14-ytor (tidigare BCL-ytor), MSA-ytor och in- och utflygningsprocedurerna, mm. Här har LFV en unik kunskap, då det bara är dem som har allt beräkningsunderlag för de flygprocedurer som finns i Sverige. LFV har även en komplett hinderdatabas.

Flyghinderanalysen och kontrollen av infrastrukturutrustning inkluderar bland annat:

- kontroll av vilka flygplatser som är berörda
- kontroll av MSA-påverkan
- kontroll av holding-, racetrack- etc påverkan
- kontroll av påverkan på framtida flygvägar
- kontroll av ICAO Annex 14-ytor
- kontroll av påverkan på radarledningshöjd
- kontroll av VFR-flygvägar
- kontroll av påverkan på radionavigeringsutrustning (kontroll av egen infrastrukturutrustning)
- kontroll av påverkan på radaranläggning (kontroll av egen infrastrukturutrustning) m.m.

Mer information om flyghinderanalys hittar ni på <http://www.lfv.se/tjanster/luft-rumstjanster/flyghinderanalys>

Efter Flyghinderanalysen

- Flyghinderanalysen skickas bl a till oss på flygplatsen där vi kontrollerar vilken påverkan som flyghinderanalysen påvisat.
- EU-regelverket som vi följer är tydligt med vilket område som ska vara hinderfritt

Ängelholms Flygplats AB vill även ta tillfället i akt och tydliggöra det faktum att också tillfälliga hinder, såsom exempelvis byggkranar, omfattas av hinderfrihetskraven vilket ställer krav på noggrann planering av den framtida produktionen inom området. Samtliga ändringar som härför ovanstående yttrande skall vara utförda och godkända av flygplatsen innan starbesked får medges.

Flygplatsen ser fram emot vidare information i ärendet.

Flygplatsen har ingen annan än ovan nämnd erinran, men påtalar vikten av att följa gällande föreskrifter och förordningar för hindermarkering i enlighet med Transportstyrelsens föreskrifter, TSFS 2016:95 (Omtryck av 2010:155). I de fall som hinderytor enligt ICAO Annex 14 genomträngs, skall TSFS 2012:94 (Omtryck av 2010:135) följas.

Kommentar:

Yttrandet noterat. Gällande flyghindersanalys ingår det skedet ej i detaljplanarbetet utan i bygglovsskedet. Inkommer det ett bygglov som innebär en byggrätt som överstiger 20 meter behöver en sådan anmälan göras.

Kommunala nämnder och instanser

Mittskåne vatten

Mittskåne Vatten ser inga behov till ändringar eller förtydliganden av detaljplanen.

Kommentar:

Yttrandet noterat.

Miljö- och byggnadsnämnden

Miljö- och byggnadsnämnden har ingen erinran mot att förslaget antas av Kommunstyrelsen.

Kommentar:

Yttrandet noterat.

Ändringar i planförslaget

Med hänvisning till det som framförts i yttranden och det som framkommit i kommunens kommentarer föreslås det att planhandlingarna ändras enligt nedan:

- Komplettera planbeskrivningen med nya provpunkter gällande markförorening.*
- Bestämmelsen om villkorat startbesked skrivs in på plankartan.*
- Komplettera planbeskrivningen med fler solstudier och en gatuvy.*

Kvarstående synpunkter

Det kvarstår synpunkter från sakägare som helt eller delvis inte blivit tillgodosedda under samrådsskedet eller granskningsskedet. De som ej tillgodosetts framgår i samrådsredogörelsen och i granskningsutlåtandet. Kommunen kommer att skicka ut information om var granskningsutlåtandet finns tillgängligt till dem som inte har fått sina synpunkter tillgodosedda, i enlighet med plan- och bygglagen (2010:900) 5:24. Detta kommer att göras efter att kommunstyrelsens arbetsutskott godkänt handlingarna, men innan kommunfullmäktige har fattat beslutet om att anta detaljplanen.

Information kommer att delges till:

- Länsstyrelsen i Skåne län
- Lantmäteriet

- Trafikverket
- Privatperson 2 (samrådet och granskningen)
- Privatperson 3 (samrådet)
- Privatperson 6 och 1 (samrådet och granskningen)
- Privatperson 8 (samrådet)
- Privatperson 10 (samrådet)
- Privatperson 11 (samrådet)
- Privatperson 12 (samrådet)
- Föreningen Bevara kvarnen (samrådet)

Rolf Carlsson
Samhällsbyggnadschef

Yvonne Hagström
Planarkitekt