

## Utlåtande

### Detaljplan för Häggenäs 3:7, 3:88, samt del av 2:8 m.fl., Hörby kommun

Planering & Utveckling har tagit fram en detaljplan för fastigheterna Häggenäs 3:7, 3:88, 3:10 och delar av 2:8 samt S.15. Häggenäs 3:10 är en kommunalägd fastighet, övriga fastigheter är privatägda. Exploateringsavtal mellan fastighetsägare och kommunen kommer att upprättas innan antagande av planen. Planen benämns *detaljplan för Häggenäs 3:7, 3:88, samt del av 2:8 m.fl.*

### Tidigare beslut i ärendet

Byggnadsnämnden gav, 2013-02-21 § 13, Plan- och byggkontoret i uppdrag att ta fram en detaljplan för del av kvarteret Häggenäs. Byggnadsnämnden beslutade, 2014-06-18 § 78, att sända ut detaljplanen på samråd samt att godkänna framtagen behovsbedömning för detaljplanen. Vidare beslutade byggnadsnämnden, 2017-11-16 § 183, att sända ut detaljplanen på granskning.

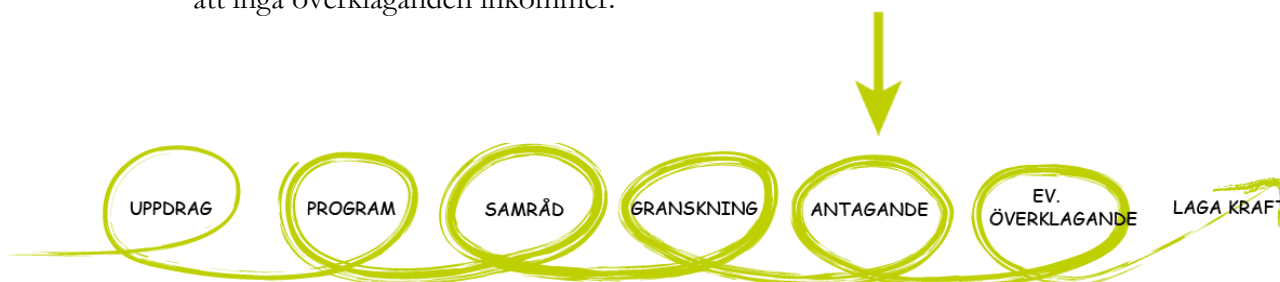
### Detaljplaneprocessen

Detaljplanen handläggs med normalt förfarande i enlighet med 5 kap. 7 § plan- och bygglagen (2010:900). Enligt plan- och bygglagen ska samråd ske när detaljplaner tas fram. Under detaljplaneprocessen har samråd skett med myndigheter, statliga och kommunala instanser, sakägare och andra som kan ha intresse av planen under både samråd och granskning.

Detaljplanen har varit utskickad på samråd perioden 2014-08-04 – 2014-09-01. För utbyte av information och synpunkter hölls ett samrådsmöte, synpunkter som inkom under samrådstiden har sammanställts i en samrådsredogörelse, 2017-10-30.

Detaljplanen var utskickad på granskning mellan 2017-11-16 – 2018-01-19. I detta utlåtande har yttranden som inkommit under granskningstiden sammanställts och kommenterats.

Nästa steg i detaljplaneprocessen är att detaljplanen tas upp för beslut om antagande. Detaljplanen antas och vinner laga kraft tre veckor efter antagandebeslutet förutsatt att inga överklaganden inkommer.



## Syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att inom del av fastigheten Häggenäs 2:8, samt fastigheterna Häggenäs 3:7 och 3:88 m.fl. pröva möjligheten till bostadsbebyggelse samt allmän platsmark för gata, park, cykel och natur. Planen möjliggör bostadsbebyggelse av friliggande och sammanbyggda enbostadshus och tvåbostadshus, samt flerbostadshus i högst två plan.

Ett genomförande av detaljplanen möjliggör även att den påbörjade gång- och cykelvägen från Ludvigsborgs friskola och västerut förlängs, samt får en naturlig anslutning till Fulltoftavägen, väster om Häggenäsvägen.

### Inkomna yttranden:

#### Synpunkter har lämnats av:

Länsstyrelsen, Lantmäteriet, Trafikverket, Bygg & Miljö, Skanova, E.ON

#### Dessutom har följande sakägare och övriga lämnat synpunkter:

Häggenäs samfällighetsförening, fastighetsägare Häggenäs 2:144, fastighetsägare Häggenäs 3:50, fastighetsägare Häggenäs 31:1, fastighetsägare Häggenäs 3:34, fastighetsägare Häggenäs 1:5, 28:6, s:15 och GA:1

#### Inkomna yttranden utan något att erinra mot planförslaget:

Tekniska nämnden, Region Skåne, Kommunstyrelsen, Miljönämnden

### Redovisning av inkomna yttranden och kommentarer:

Samtliga inkomna yttranden redovisas och kommenteras var för sig i detta utlåtande.

#### Sammanfattning synpunkter under granskningen:

De synpunkter som inkommit under granskningstiden berör huvudsakligen trafiksituationen i området, primärt korsningen Häggenäsvägen-Fulltoftavägen. Andra trafikfrågor som inkommit rör buller, avgasutsläpp, antal fordonsrörelser per dygn, gång- och cykelvägens dragning samt förslag på utbyggnad av Häggenäsvägen. Därtill har synpunkter kring riksintresse, elektromagnetiska fält, skyddsvegetation, ridstigar och tomtstorlek inkommit. Även synpunkter om hur planbestämmelser kan utvecklas, samt förslag på redaktionella ändringar har kommit in. Synpunkterna har behandlats och tillgodosetts i den mån det är möjligt och har ansetts rimligt. I vissa avseenden har byggnadsnämnden dock gjort en annan bedömning av frågan än den som lämnats i yttrandet, se nedan.

**Synpunkter som inte tillgodosetts:**

De synpunkter som inte tillgodosetts under detaljplaneprocessen berör korsningen Häggenäsvägen-Fulltoftavägen (se kommentar till yttrande från Trafikverket), samt en rekommendation som rör linjebeteckning (se kommentar till Lantmäteriets yttrande). Vidare har synpunkter rörande ny dragning av gång- och cykelväg över Häggenäs 3:86, rid-, gång- och cykelstig längs Häggenäsvägen (delvis utanför planområdet), skyltning för hästekipage på cykelväg och ridstig mot Fulltofta naturområde (utanför planområdet), samt synpunkter om att kommunen ska ta över väghållaransvaret för hela Häggenäsvägen inte tillgodosetts.

**Inkomna yttranden med synpunkter på planförslaget****Länsstyrelsen****Länsstyrelsens rådgivning****Brukningens värde jordbruksmark**

Enligt 3 kap. 4 § MB 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 ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. 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.

Länsstyrelsen anser att handlingarna inte tillräckligt motiverat behovet av att ta i anspråk jordbruksmark relaterat till bestämmelserna i miljöbalken. Länsstyrelsen konstaterar vidare att planen inte förhindrar att flerbostadshus uppförs men att den inte heller förhindrar att planområdet i sin helhet enbart bebyggs med friliggande bostadshus. Då ett effektivt markutnyttjande är särskilt angeläget när ny mark tas i anspråk bör det framgå varför kommunen inte följer upp frågan genom att t.ex. med planbestämmelser ange var flerbostadshus eller en högre exploateringsgrad är lämplig.

Länsstyrelsen rekommenderar att kommunens ställningstagande och motiv till att ta oexploaterad mark i anspråk utvecklas i detaljplanen.

**Biotopskydd**

Av planhandlingarna framgår att det finns biotopskyddade stenmurar. De generellt skyddade biotoperna har stor betydelse för den biologiska mångfalden i jordbrukslandskapet och bör i så stor utsträckning som möjligt bevaras. Om tex en biotopskyddad stenmur kommer att omges helt av bebyggelse istället för jordbruksmark gäller inte biotopskyddsbestämmelserna för stenmuren längre. Därav

är det angeläget att utformningen av planområdet gör så att biotopens värde kan bevaras i så stor utsträckning det är möjligt och att den fortsättningsvis kan fylla funktioner inom planområdet, samt att den får ett fullgott skydd inom detaljplanen. Detta kan ske genom att stenmurarna förslagsvis omfattas av planbestämmelsen NATUR samt anges med egenskapsbestämmelser om att stenmurar ska bevaras. Tillräcklig yta kring befintliga murar bör också tas med som NATUR för att skapa förutsättningar att ett bevarande av stenmurarna som biotop.

För att kunna genomföra detaljplanen framgår att kommunen bedömer att biotopskyddet ska upphävas för delar av stenmurarna. Länsstyrelsen påminner om att dispens från biotopskyddet är en egen prövning enligt miljöbalken som inte kan ske i själva detaljplanen. Länsstyrelsen rekommenderar därför kommunen att parallellt med detaljplaneprocessen söka dispens för de intrång som avses göras i de biotopskyddade miljöerna. Länsstyrelsen får, om det finns särskilda skäl i det enskilda fallet, medge undantag från förbudet. Om särskilda skäl föreligger att medge dispens, kan kompensationsåtgärder som innebär att olika biotoper nyskapas i viss mån utgöra ersättning för den biotop som skadas av åtgärden.

Det finns formellt inget hinder mot att anta en detaljplan som berör biotopskyddade miljöer. Kommunen bör dock vara uppmärksam på att de delar i detaljplanen som berör intrång i biotopskyddade miljöer ej kan genomföras om Länsstyrelsen inte beviljat dispens.

### **Verksamhetsområde för dagvatten**

Enligt Länsstyrelsens uppgift ingår närliggande, befintlig bebyggelse inom verksamhetsområde för vatten, spillvatten och dagvatten. Det bör tydligt framgå av planhandlingarna innan planen antas om kommunens avsikt är att utvidga gällande verksamhetsområden så att även aktuellt planområdet kommer att ingå.

Länsstyrelsen påminner om att inom verksamhetsområden är det tydligt att VA - huvudmannen är skyldig att ta hand om allt dagvatten som alstras inom området (Prop 2005/06:78 s 43). Länsstyrelsen rekommenderar inte att använda tvingande bestämmelser i detaljplan inom verksamhetsområde för dagvatten, då dagvattenfrågan inom dessa områden regleras i Lag om allmänna vattentjänster (LAV). Lokalt omhändertagande av dagvatten bör istället ske frivilligt och uppmuntras med stöd av differentierade dagvattentaxor.

### **Länsstyrelsens synpunkter**

#### **Riksintresse enligt 3 kap. 6 § MB**

Av planhandlingarna framgår att planområdet omfattas av riksintresse för naturvärden. Länsstyrelsen vill upplysa om att planområdet även omfattas av reviderat riksintresseanspråk för friluftsliv *Frostavallen-Ringsjön-Fulltofta* (FM 06),

beslutat den 4 maj 2017. Detta framgår inte av planhandlingarna, varför dessa innan antagande bör kompletteras. Planförslagets påverkan på riksintressets värden måste beskrivas och kommunens bedömning om genomförandet av detaljplanen riskerar att påtagligt skada värdena.

### **Hälsa och säkerhet**

#### *Buller*

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på den nya skrivningen i PBL 2010:900 4 kap 33a §, eftersom den planerade bostadsbebyggelsen eventuellt är bullerutsatt. Planbeskrivningen ska, om bostadsbebyggelsen är bullerutsatt, innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller. Detta ska redovisas både vid bostadsbyggnadens fasad och vid uteplats. Det behöver framgå av planhandlingarna vilka åtgärder som krävs för att möjliggöra bebyggelsen och dessa åtgärder blir planens förutsättningar. Tillsynsmyndigheten, det vill säga kommunens, möjlighet att i efterhand ställa krav på verksamhetsutövaren har förändrats i och med införandet av den nya bullerförordningen.

#### *Elektromagnetiska fält - transformatorstation*

Planförslaget möjliggör en transformatorstation i planområdets centrala del. Handlingarna bör kompletteras avseende anläggningarnas elektromagnetiska fält. Detta särskilt med tanke på planförslaget ger byggrätt för bostäder intill byggrätt för transformatorstationen.

### **Länsstyrelsens bedömning**

Förutsatt att planhandlingarna uppdateras 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.

### **Planering & Utvecklings kommentar:**

Länsstyrelsens synpunkter har tillgodosetts.

#### *Jordbruksmark*

Planhandlingarna har kompletterats med en tydligare motivering av ianspråktagandet av jordbruksmark.

Tätorterna i Hörby kommun är till stor del placerade i anslutning till jordbruksmark och natursköna skogsområden, vilket medför att det kan vara svårt att hitta lämpliga områden för utbyggnad. Därför görs alltid en avvägning mellan jordbruksmarkens eller skogsområdets värden i förhållande till värdet av utbyggnaden.

Det tilltänkta planområdet är strategiskt placerat, med god närhet till service så som skola, förskola, livsmedelsbutik samt kollektivtrafik och utgör en naturlig fortsättning

på befintlig bebyggelse. Det centrala läget i kombination med öppenheten mot det angränsande landskapet i sydväst ger ett gott underlag för hög boendekvalitet. Planområdet är i Hörby kommuns översiktsplan, *Översiktsplan 2030* (2016-03-21), utpekad som föreslagen bostadsbebyggelse och bedöms ha stort värde för kommunens och Ludvigsborgs fortsatta utveckling.

Kommunens ställningstagande för området är att det allmänna intresset för bostadsbyggande väger tyngre än bevarandet av jordbruksmark då området kan erbjuda unika och attraktiva tomter utan motsvarighet på annan plats i Ludvigsborg.

Inom delar av planområdet möjliggörs en högre exploateringsgrad med flerbostadshus. Anledningen till att vi inom dessa delar även tillåter en- och tvåbostadshus är för att detaljplanen behöver vara hållbar över tid, samt för att säkra detaljplanens genomförande.

#### *Biotopskydd*

Stenmurarna inom området skyddas genom planbestämmelser i kartan. Ändrad lovplikt innebär att det krävs bygglov för ingrepp i stenmurarna. Bevarandebestämmelse anger att stenmurar ska bevaras inom planområdet.

Planering & Utveckling har, 2018-06-18, ansökt om dispens för ingrepp i delar av stenmuren inom Häggenäs 3:88 och Häggenäs 3:10. Mindre ingrepp i stenmuren möjliggör för dragning av den nya gång- och cykelvägen i nordväst, samt för svackdike och allé utmed Häggenäsvägen, i sydväst. Länsstyrelsen har godkänt kommunens ansökan om dispens för ingrepp i del av muren.

#### *Dagvatten*

Planhandlingarna har utökats med en reviderad dagvattenutredning. Planområdet kommer att ingå i verksamhetsområde för vatten, dagvatten och avlopp.

#### *Riksintresse*

Riksintresseanspråk för *Frostavallen-Ringsjön-Fulltofta* har lagts till i handlingarna. Bedömningen är att planområdet inte kommer att inverka på detta riksintresse då ny bebyggelse uppförs i anslutning till befintlig, samt att områdets struktur bevaras.

#### *Buller*

Trivector har under 2018 utfört en bullerutredning som uppfyller de krav Länsstyrelsen har ställt ovan. Utredningen innehåller en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller både vid bostadsbyggnadens fasad och vid uteplats. I bullerutredningen görs följande slutsats:

*Sammanfattningsvis konstateras att ljudnivåerna inom det nyplanerade området blir relativt låga och att riktvärden såväl vid fasad som vid eventuella uteplatser klaras vid nya bostäder utan några åtgärder. Det bör heller inte bli några problem med att klara riktvärden inomhus eftersom ljudnivåerna är så låga att riktvärden inomhus klaras även med dålig ljudreducerande förmåga i fasaderna. För att skapa så bra ljudmiljö som möjligt inomhus bör dock ventiler i de hus som ligger närmast Fulltoftavägen i möjligaste mån orienteras i riktning bort från Fulltoftavägen eller förses med ljuddämpning. Även vid den befintliga bebyggelsen mellan utbyggnadsområdet och Fulltoftavägen blir ljudnivåerna relativt låga. De ekvivalenta ljudnivåerna för nästan alla fasader kommer att ligga under 55 dBA, som är riktvärdet vid fasad och uteplats för hus byggda 1997-2015. Endast vid fasaderna på fyra hus som ligger närmast Fulltoftavägen blir de ekvivalenta ljudnivåerna över 55 dBA i riktning mot vägen. Är husen byggda 1997-2015 skulle åtgärder vid dessa fasader kunna övervägas, annars inte. Riktvärden för uteplats klaras vid alla hus i riktning bort från vägen. Vid några av de hus som ligger allra närmast Fulltoftavägen kan ljudnivåerna inomhus i sovrum orienterade i riktning mot vägen överskrida riktvärdena. Detta gäller speciellt om husen är byggda före 1997, innan riktvärdena trädde i kraft. Enligt naturvårdsverket bör åtgärder övervägas endast vid hus byggda före 1997 om de ekvivalenta ljudnivåerna utomhus vid fasad överskrider 65 dBA, så är dock inte fallet. (Citat ur Bullerutredning ver. 1.2, Trivector, 2018)*

#### *Elektromagnetiska fält/ transformatorstation*

Transformatorstationen placeras med god marginal till brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag enligt rådande riktlinjer för skyddsavstånd. Handlingarna har kompletterats med avseende på elektromagnetiska fält.

### **Lantmäteriet**

Lantmäterimyndigheten har tagit del av förslaget till detaljplan. Någon fullständig genomgång av planförslaget har inte skett. Genomgången har främst varit inriktad på genomförandefrågor. Lantmäterimyndigheten väljer att särskilt belysa följande frågeställningar.

### **Plankarta**

Planbestämmelser för "Administrativ gräns och egenskapsgräns" bör ses över. För tre u-områden, sydligaste, nordväst ovanför transformatorstation och sydöst i plangräns, finns linjer som av sammanhanget tolkas som "Administrativ och egenskapsgräns". De överensstämmer dock inte med redovisning av "Administrativ och egenskapsgräns" bland planbestämmelserna.

På plankartan finns en sträcka med bestämmelse om utfartsförbud utlagt i planområdesgränsen. Utfartsförbud får enligt 4 kap 9 § PBL endast läggas mot allmänna platser. Detta innebär att det inte är möjligt att lägga denna typ av bestämmelse i en planområdesgräns av följande skäl: I en planområdesgräns går det

inte att säkerställa att det även i fortsättningen kommer att vara allmän plats i den angränsande planen. Bestämmelsen reglerar dessutom indirekt något som ska gälla för området utanför det i planförslaget aktuella planområdet vilket inte är tillåtet. Lantmäteriet noterar att i vissa planer har liknande problem lösts genom att kommunen har utökat planområdet med en remsa bestående av några meter allmän plats utanför utfartsförbudet.

Bestämmelsen "Största byggnadsarea per fastighet för en- och tvåbostadshus är 250m<sup>2</sup>" har ingen områdeslokalisering i plankartan och är heller ingen administrativ bestämmelse för hela planområdet. För tydlighetens skull kan det vara smidigt med paragrafhänvisning efter alla bestämmelser i plankartan.

### **Planbeskrivning**

Både begreppet tomt och fastighet används i planbeskrivningen. Begreppet fastighet är att föredra, gäller bland annat: tomtstorlek, tomtgräns, bytomt, tomtmark med flera.

#### **Fastighetsrättsliga frågor**

För rubriken "Fastighetsrättsliga frågor": Det står fastighetsreglering vilket betyder ombildning av fastigheter. Om det även ska ske nybildning, t.ex. avstyckning borde det stå fastighetsbildning vilket täcker båda. Gäller för första meningen under rubriken.

#### **Fastighetskonsekvenser**

##### **Grundkarta**

Rutnätskryss och koordinater saknas. För att läsaren lättare ska kunna orientera sig i kartan kan det vara smidigt att lägga till gatunamn, speciellt de som omnämns i planbeskrivningen.

För att uppgifterna i grundkartan ska vara aktuella bör den inte vara äldre än tre månader. Aktuell grundkarta är från 2017-05-09 och bör således uppdateras.

#### **Planering & Utvecklings kommentar:**

Lantmäteriets synpunkter har till viss del tillgodosett.

Planbestämmelser och begrepp har justerats enligt Lantmäteriets synpunkter och grundkartan har uppdaterats. Utfartsförbud har ersatts med parkmark i planområdets nordöstra del.

Begränsningar i det ritprogram som kommunen använder innebär att rekommendationen för kombinerad gräns (egenskaps-/administrativ gräns) inte följs, i övrigt bedöms dock planen följa rekommendationerna. De administrativa



bestämmelserna avgränsas med administrativ gräns och egenskapslinje i mitten istället för med den administrativa/kombinerade gränsen. Förhoppningen är att vi framöver kan uppdatera vårt ritprogram och även i denna del följa rekommendationerna.

### **Trafikverket**

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna för rubricerat ärende. Detaljplanens syfte är att pröva möjligheten till bostadsbebyggelse samt allmän platsmark för gata, park, cykel och natur. Planen möjliggör bostadsbebyggelse av både friliggande enbostadshus, parhus och/eller radhus i 1-2 plan. Staten är väghållare för väg 1341 (Fulltoftavägen). Kommunen och Trafikverket har inlett diskussioner kring förändrat väghållaransvar för väg 1341, där kommunen visat intresse för att överta väghållaransvaret.

Trafikverket har lämnat synpunkter i tidigare planskede, 2014-08-26 och 2015-07-01 samt i dialog inför granskningsskedet 2017-09-08. Trafikverket framförde då att befintlig anslutning Håggenäsvägen/Fulltoftavägen inte uppfyller kraven på trafiksäkerhet med den ökade trafik som planen medför. Trafikverket framförde också att anslutningen Håggenäsvägen/östra delen av planområdet skulle tas bort och att det östra området skulle trafikförsörjas endast genom anslutningen Betesvägen/Fulltoftavägen.

### **Anslutningar**

Trafikverkets tidigare synpunkter har inte tillgodosetts utan tvärtom presenterar kommunen i granskningsskedet en förändrad gatuutformning som innebär att två tredjedelar av det planerade områdets trafik leds via anslutningen Håggenäsvägen/Fulltoftavägen och en tredjedel via anslutningen Betesvägen/Fulltoftavägen. Det nya förslaget innebär att trafiken ökar ytterligare i den olämpliga anslutningen.

Trafikverket ifrågasätter varför kommunen valt att förändra gatuutformningen när kommunens egen trafikutredning visar att korsningen Håggenäsvägen/Fulltoftavägen idag inte klarar siktkraven enligt VGU.

Trafikutredningen visar att ökningen av antalet fordon som kör ut från Håggenäsvägen bör minimeras och redovisar förslag till åtgärder för att styra trafiken till anslutningen Betesvägen/Fulltoftavägen. Med de förändringar som gjorts i detaljplanen är det inte möjligt att styra trafiken dit, då större delen av området öster om Håggenäsvägen endast har tillgång till anslutningen Håggenäsvägen/Fulltoftavägen.

Trafikverket vidhåller att anslutningen Håggenäsvägen/Fulltoftavägen inte uppfyller kraven på trafiksäkerhet utifrån siktkrav och utformning. Med hänsyn till att Fulltoftavägen har relativt låg ÅDT och låg hastighet kan Trafikverket godta att en mindre del av området matas till denna anslutning. Kommunen måste emellertid säkerställa att fri sikt enligt gällande VGU uppfylls i anslutningen Håggenäsvägen/väg 1341. I anslutningen ska det säkerställas fri sikt om 80 meter i båda riktningarna utmed väg 1341, mätt 5 meter in från vägkant. Inom denna sikttriangel får det inte förekomma växtlighet eller andra föremål som är högre än 0,6 meter. Kommunen måste se till att erforderlig siktröjning genomförs. Siktröjning behöver göras oavsett om anslutningen används för tillkommande trafik från det nu aktuella planområdet eller ej.

Trafikverket anser att enbart trafik från området väster om Håggenäsvägen kan nyttja denna anslutning. Vid eventuell fortsatt exploatering av området bedöms anslutningen inte som lämplig och kommunen behöver i sådant fall utreda alternativa anslutningar. Det övriga planområdet, dvs. området öster om Håggenäsvägen, måste kopplas till anslutningen Betesvägen/Fulltoftavägen. Anslutningen Håggenäsvägen/östra delen av området, dvs. den lokala in- och utfarten vid E-område på plankartan ska tas bort.

Trafikverket kan sammanfattningsvis inte godkänna att anslutningen Håggenäsvägen/Fulltoftavägen belastas med så mycket trafik som planförslaget föreslår om staten är väghållare för väg 1341. Trafikverket välkomnar fortsatt dialog om förändrat väghållaransvar.

### **Buller**

I planhandlingarna saknas resonemang kring hur det aktuella planområdet påverkas av buller från exempelvis väg 1341 och övriga omkringliggande gator. Trafikverket anser att planhandlingarna måste kompletteras med resonemang och underlag kring hur planområdet påverkas av trafikbuller.

Trafikverket förutsätter att planområdet planeras och utformas så att gällande riktvärden för buller innehålls. Eventuella bullerskyddsåtgärder ska bekostas av kommunen eller exploitören. De bullerskyddsåtgärder som kan komma att behövas måste säkerställas genom planbestämmelse i plankartan.

Trafikverket förutsätter att vi får ta del av och ta ställning till reviderade planhandlingar/bullerutredning innan detaljplanen förs till antagande.

**Planering & Utvecklings kommentar:**

Trafikverkets synpunkter har tillgodosetts till viss del.

Trafikverket bjöds in till möte med Hörby kommun i början av 2018, efter att yttrandet inkommit. Inför mötet togs en uppdaterad trafikanalys fram av SWECO. Denna presenterades av konsulten på mötet.

Gällande korsningen Häggenäsvägen/Fulltoftavägen delar inte kommunen Trafikverkets bedömning. Hörby kommun vidhåller att det är lämpligt att leda två tredjedelar av planområdets trafik via Häggenäsvägen mot Fulltoftavägen. Den ståndpunkten baseras på SWECO's utredning av frågan.

SWECO har i sina beräkningar av biltrafik till och från det nya bostadsområdet utgått ifrån 6 fordonsrörelser per villa och dygn, samt 5 fordonsrörelser per radhus och dygn. De bedömer att området vid full exploatering kan ge upphov till cirka 432 fordonsrörelser/dygn. Detta baseras på totalt 78 bostäder; 42 villor och 32 lägenheter (radhus/flerbostadshus). Cirka 291 av dessa fordonsrörelser beräknas till Häggenäsvägen. För Betesvägen beräknas cirka 141 fordonsrörelser per dygn.

Trafikmätningar från 2010, genomförda i anslutning till korsningen Häggenäsvägen-Fulltoftavägen, visar att Häggenäsvägen i genomsnitt trafikeras av 249 fordon per dygn varav andelen tung trafik är 4 %. Med en årlig trafikökning på 1,4 %, vilket överensstämmer med Trafikverkets uppräkningsstal för regionen, förväntas trafikrörelserna på Häggenäsvägen uppgå till cirka 280 fordon/dygn år 2020. Vid ett genomförande av detaljplanen innebär detta att cirka 570 fordonsrörelser per dygn förväntas på Häggenäsvägen år 2020.

SWECO bedömer att det nuvarande planförslaget medför en obetydlig trafikökning mot korsningen jämfört med det tidigare förslaget, där trafiken från hela den östra delen av planområdet leddes mot både Betesvägen och Häggenäsvägen. Deras bedömning är att mindre ombyggnader av korsningen Häggenäsvägen/Fulltoftavägen räcker för att uppfylla krav på sikt enligt VGU (Vägars och gators utformning, Trafikverket). De mindre ombyggnaderna skulle även bidra till att Fulltoftavägen får en mer tätortsmässig karaktär, vilket underlättar för trafikanterna att hålla rätt hastighet och därmed en förbättrad trafiksäkerhet. I enlighet med det svar som lämnas i samrådsredogörelsen (2017-10-30), samt de utformningsförslag SWECO tagit fram, avser Hörby kommun vidta åtgärder för att förbättra sikten i korsningen i form av bl.a. siktröjning. Kommunen har vid samråd informerat Trafikverket om att kommunen ämnar ansöka om genomförande av säkerhetsåtgärder till både länsstyrelsen och Trafikverket när detaljplanen vunnit laga kraft. Dessa säkerhetsåtgärder inkluderar bland annat att korsningslinjen i korsningen Häggenäsvägen-Fulltoftavägen förtydligas samt att väjningsplikt införs i korsningarna

Häggenäsvägen-Fulltoftavägen respektive Ludvigsborgsvägen-Fulltoftavägen. Åtgärderna omfattar även hastighetssänkning på Häggenäsvägen samt att kommunen blir huvudman för allmän platsmark och på så vis kan utforma den på lämpligt sätt.

Dialog kring väghållaransvaret för Fulltoftavägen pågår.

En bullerutredning har utförts, se svar till Länsstyrelsen ovan.

### **Skanova**

Skanova har markförlagda kabelanläggningar inom detaljplaneområdet, se bifogad karta.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga kabelanläggningar nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Denna ståndpunkt skall noteras i planhandlingarna.

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

#### **Planering & Utvecklings kommentar:**

Skanovas synpunkter har tillgodosetts.

En inmätning har gjorts och kablar kommer att behållas i befintligt läge. U-område beaktar kablarna i plankartan.

### **E.ON**

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

Vi noterar E-området som är utlagt på plankartan med planbestämmelser. Dock stämmer inte plankartans beteckning med planbestämmelserna. Varvid E-området i plankartan bör ändras till E<sub>1</sub>-område.

För övrigt har vi inget ytterligare att erinra över planförslaget.

#### **Planering & Utvecklings kommentar:**

E.ON:s synpunkter har tillgodosetts.

## Häggenäs samfällighetsförening

Angående förslaget till detaljplan för "del av Häggenäs 2:8 samt m.fl. i Ludvigsborg, beslöts lämna följande synpunkter:

Samfällighetsföreningen åberopar till att börja med våra tidigare synpunkter som framfördes vid samrådsskedet, enligt skrivelse daterad 2014-08-25. Synpunkterna handlade till största delen om problemen med den ökade trafikmängd på Häggenäsvägen som planförslaget innebar, främst med tanke på anslutningen/korsningen Häggenäsvägen/Fulltoftavägen. Dessutom fanns oklarheter i den planerade utbyggnadens delaktighet/påverkan av Häggenäsvägen/GA:l.

I skrivelsen redovisade vi också två förslag till ny vägdragning, vilka hade bidragit till en stor förbättring av trafiksituationen. Samfällighetsföreningen kan nu konstatera att de tidigare framförda frågeställningarna kvarstår;

Vad gäller trafikmängden så kan den nu komma att bli ännu större. Enligt illustrerat förslag kan antalet bostäder komma att öka gentemot samrådsförslaget Även om en mindre del, av trafiken kommer att ledas mot Hornvägen, kommer den ökade trafikmängden på Häggenäsvägen/anslutningen mot Fulltoftavägen att bli minst lika stor som i tidigare förslag. Vi anser att det i planarbetet tagits mycket lite hänsyn till våra och andra sakägares synpunkter vad gäller den ökade trafikmängdens inverkan på den redan, ur trafiksäkerhetssyn punkt, dåliga korsningen Häggenäsvägen/Fulltoftavägen. Vi delar till fullo Trafikverkets synpunkter på trafikförsörjningen i planområdet.

Vi vill också påpeka att planförslagets beräknade 5 bilrörelser/bostad är i underkant. I förslaget redovisas en trafikalstring på ca 225 fordonsrörelser/dygn (baserat på 45 st friliggande villor). Detta är helt vilseledande, då planförslaget/illustrationen visar på ca 80 bostäder, (som vid moderna beräkningar alstrar mer än planförslagets 5 fordonsrörelser/dygn), vilket mycket troligt kan betyda över 500 fordonsrörelser/dygn.

Av dessa föreslås ca 2/3, alltså mer än 300, att ledas ut på Häggenäsvägen och belasta anslutningen mot Fulltoftavägen. Risken för tillbud och olyckor ökar i en redan dålig trafikmiljö. Detta kan reduceras genom att en större mängd trafik leds mot Hornvägen. På kartor, (sid 13 o 23), i planbeskrivningen benämns Häggenäsvägen som Fulltoftavägen. Om vägen ska byta namn anser vi detta som en dålig ide. Vi framhåller också mycket bestämt att frågeställningen om, för detaljplanen berörd del av vägsamfälligheten/GA:l, till exempel vad gäller lantmåteriförrättning, ändrade andelstal, ekonomi, inlösen av mark för del av s:IS, praktiska frågor vad gäller framtida skötsel, effekten med två olika väghållare på samma väg, med mera, ska samrådats, klarläggas och överenskommas med oss innan detaljplanen antas.

Vi kräver/förutsätter som självklart, att kommunen hanterar och ansvarar för samtliga moment vad gäller ovan beskrivna frågor rörande vägsamfälligheten, både praktiskt som ekonomiskt. Samfällighetsföreningen vill också framföra som synpunkt och samtidigt som vårt önskemål, att vi anser ett kommunalt övertagande av skötseln/kommunalt huvudmannaskap av hela Häggenäsvägen, hade varit bästa och enklaste lösningen, såväl för denna specifika fråga vad gäller detaljplanens genomförande, som för framtida behov.

### **Planering & Utvecklings kommentar:**

För kommentarer angående korsningen Fulltoftavägen/Häggenäsvägen, se svar till Trafikverket ovan.

Biltrafiken till och från det nya bostadsområdet beräknas i antagandehandlingarna utifrån 6 fordonsrörelser per villa och dygn, samt 5 fordonsrörelser per radhus och dygn. Totalt beräknas området vid full exploatering alstra cirka 291 fordonsrörelser på Häggenäsvägen. Denna beräkning har korrigerats sedan granskning. I SWECO's trafikanalys görs bedömningen att Häggenäsvägen är lämplig för de fordonsflöden som kommer att trafikera vägen. Därtill finns det goda möjligheter att justera korsningen Häggenäsvägen/Fulltoftavägen för att klara trafiken från det nya området.

Illustrationsplanen har ingen rättsverkan utan redovisar enbart ett av flera möjliga förslag på utformning av planområdet.

En notering angående att Häggenäsvägen felaktigt omnämns som Fulltoftavägen har lagts till under respektive kartbild. Kartorna är hämtade från Riksantikvarieämbetet respektive Länsstyrelsen och det är därför inte möjligt för Planering & Utveckling att göra ändringar direkt i kartan.

Frågor rörande Häggenäsvägen kommer att hanteras som ett fastighetsärende och bekostas av exploitören. Dialog kring detta förs mellan kommunens konsult och vägsamfällighetsföreningen.

Det är i dagsläget inte aktuellt att kommunen övertar väghållaransvaret för hela Häggenäsvägen, utan enbart för den del som rör planområdet.

### **Fastighetsägare, Häggenäs 3:50**

I egenskap av fastighetsägare till Häggenäs 3:50 som har anknytning till korsningen på den övre vägen som går i anslutning till Fulltoftavägen. Vid flera tillfällen har det lämnats in klagomål till Hörby kommun och Trafikverket gällande trafiksituationen i T-korsningen Häggenäsvägen och Fulltoftavägen.

Varken Hörby kommun eller Trafikverket har visat något större intresse för att lösa problemet gällande korsningen. Trafikflödet har ökat markant vilket resulterat med bullervärden långt över riks rekommendationer när det gäller buller i närhet till husfasad och inomhusvärden.

T-korsningen är redan i dagsläget en riskfaktor då den inte lämnar något utrymme till skötsel av fastigheten. Med den ökade trafiken har vi haft olyckor med personskador och avakning där fordon kört in genom häckarna som avgränsar fastigheterna runt korsningen. Vi har också haft en traktors fordonssläp som kört in i fastighet 3:50. Korsningen lämnar heller inget utrymme för mötande av breda fordon vilket gör den trafikfarlig för oskyddade trafikanter såsom gångtrafikanter som måste ställa sig på tomterna för att inte bli påkörda för att säkerheten är så dålig.

I den detaljerade planen var tanken att minska trafikflödet på Fulltoftavägen för att få ner bullernivåerna som idag ligger långt över riktvärden för vägbuller. Istället kopplar man nya vägar till Fulltoftavägen vilket resulterar i ett ökat trafikflöde. På grund av det ökar trafikbuller och ohälsosamma avgasutsläpp för fastighet 3:50 och andra fastigheter belägna på Fulltoftavägen. Då det inte är acceptabelt ur en god trafikmiljö synpunkt.

Vi motsätter oss mot det nya planförslaget att två tredjedelar av trafikflödet från det nya området ska kopplas på Häggenäsvägen och bara en tredjedel mot Hornvägen/Betesvägen.

Med tanke på hur trafiksituationen ser ut på denna korsning där våra utfarter angränsar korsningen kan vi inte acceptera det nya förslaget när det gäller att öka trafikflödet i korsningen ur trafiksäkerhets synpunkt och miljöpåverkan såsom avgasutsläpp och buller.

### **Planering & Utvecklings kommentar:**

Trafikverket är väghållare för Fulltoftavägen och ansvarar för trafiklösningar i korsningen.

För kommentarer angående korsningen Fulltoftavägen/Häggenäsvägen, se svar till Trafikverket ovan. För kommentarer angående buller, se svar till Länsstyrelsen ovan.

**Fastighetsägare, Häggenäs 2:144**

Här kommer våra synpunkter på detaljplan av Häggenäs 2:8 o 3:7 o 3:88 m.fl. i Ludvigsborg.

Vi tycker att om man ska etablera ett så stort nytt område, så måste trafiksituationen vara löst på ett bra sätt. Och det tycker vi inte att den är. Betesvägen och Hornvägen är 5,90 men det står lyktstolpar i motlutet så den verkliga bredden är 5,60. Ni skriver att en personbil är max 1,80 men vår bil (tiguan) är 2,15 inkl. speglar. Ska det bli så mycket trafik så bör det ju också finnas trottoar och en bredare väg. Vägen är också väldigt dåligt belyst, ca. 60 meter mellan lyktstolparna. Nya vägen till förskolan har ca 25m mellan lyktorna.

För oss på Betesvägen 5 så kommer vi ha trafik från de 19 tomterna på Björkängen. Ni gör ju en beräkning på 5 bilrörelser per hushåll. Det blir ju ca 100 bilrörelser. Från det nya området kan det ju bli lika många. Det blir 200 bilrörelser per dag, på en smal väg, det kan väl inte vara trafiksäkert!!!

Det är inte bara vanlig biltrafik, utan det kommer att köra sopbilar, paketbilar m.m. Det ger både mycket buller och avgaser. Sedan tillkommer all byggtrafik som vi tycks behöva stå ut med i flera år. Av 19 tomter är 7 bebyggda på 7 år! Hur lång tid tar det innan de andra blir bebyggda? Och ska det då bli ytterligare ett nytt område. Under hur många år ska det ta? Behövs det ett så stort nytt område???

Vi har även trafiken på Kalvvägen, 15 lägenheter, som ska ut på Betesvägen. Det finns också en parkering utmed Betesvägen. Så det blir många bilar som ska ha sin utfart på Betesvägen.

Våra förslag är att man drar trafiken från 2:8 o 3:7 till Häggenäsvägen och området 3:88 till en ny väg över Häggenäs 3:10. Är det för kort avstånd mellan vägkorsningarna så får nya förskolevägen flyttas mot Sätöfta.

Vi tycker också att man på kartan kan se en möjlighet att dra en helt ny väg för hela nya området i gränsen mellan Häggenäs 3:70 och 18:11.

Vi tycker också att eftersom trafiksituationen inte är löst för området så är det kanske inte här man ska bygga utan på de andra områdena som är tänkta t.ex. Kronekull o Röinge.



**Planering & Utvecklings kommentar:**

Ovan ställs frågas om det behövs så många bostäder i området mot bakgrund att det sedan flera år finns obebyggda tomter där. Anledningen till att kommunen har valt att pröva möjligheten till bebyggelse genom ett detaljplaneförfarande baseras på att det bedöms kunna bli en attraktiv plats att bo på och att det finns exploatörer som är intresserade av att utveckla marken. Vidare anses behovet av bostäder i Skåne vara stort. I länsstyrelsens skrift *Regional bostadsmarknadsanalys - En lägesbild över bostadsmarknaden i Skåne 2018* bedöms till exempel att det är bostadsbrist i nästan alla skånska kommuner, och dit hör även Hörby kommun. Det finns vidare en politisk önskan om att kommunen ska vara expansiv och ha en befolkningsökning på minst 1 procent per år, vilket kräver att det kan byggas bostäder i kommunen.

Betsvägen saknar trottoar samt cykelbana, det är en smal bostadsgata för blandtrafik (bil, gång, cykel). Det är ingen ovanlig utformning av en bostadsgata och den bedöms ha tillräckliga dimensioner för att klara av kommande trafiksituation. Enligt utredning från SWECO (2018) anses korsningen Betsvägen/Fulltoftavägen vara lämplig ur såväl sikt som utrymmessynpunkt. Att enbart nyttja denna korsning skulle dock innebära en hög belastning på den befintliga lokalgatan Hornvägen. För att minska belastningen på villagatorna föreslås att två tredjedelar av trafiken leds via Håggenäsvägen.

För ytterligare kommentarer kring trafikfrågor, se svar till Trafikverket ovan.

**Fastighetsägare, Håggenäs 31:1****Trafiksituationen**

Redan som situationen är idag lämnar trafiksituationen mellan Ludvigsborgsvägen och ner till Håggenäsvägen mycket att önska och det ser ut att bli än värre med den detaljplan som nu presenteras.

- 1) I detaljplanen är det föreslaget att 2/3 av fastigheterna ska ha utfart via Håggenäsvägen som i sin tur strålar ut i korsningen mot Fulltoftavägen. Denna korsning har både dålig sikt och dåligt med plats vid möten med tyngre fordon, vilket är svårt att göra något åt utan att inskränka på boendes tomtgränser. Cyklister och fotgängare är redan idag utsatta för risker när de ska korsa vägen för att komma in till byns centrum där vår livsmedelsaffär, busshållplatser och skolskjutsningshållplats finns. Under tecknads förslag är att mer trafik leds ut österut för att på så vis ta sig till väg 13 via Kvarndammsvägen.
- 2) Det kommer att bli en betydligt mer trafik på den norra delen av Håggenäsvägen, en sträcka där många (inte minst barn och ungdomar) cyklar för att komma till sina hästar som står i något av de stallen som ligger längs

med Häggenäsvägen. Det finns ingen som helst vägren i nuläget och det är en väg med en hel del tung trafik dels från och till lantbruksfastigheterna (t ex mjölk bilen) längs vägen men också till det område med året runt-bostäder som finns nere i Häggenäs (t ex sobilar). Undertecknads förslag är att det ges plats för en kombinerad rid/gång/cykelbana ner till Häggenäs.

- 3) Vid utfart via Fulltoftavägen och vidare via Ludvigsborgsvägen för att nå väg 13, kan inte tyngre fordon och bilister mötas i korsningen, vägen är för smal, redan idag är detta en flaskhals. Undertecknads förslag är att större delen av trafiken leds ut/in ur Ludvigsborg via Kvarndammsvägen.

### **Omgivande lantbruksfastigheter**

Längs Häggenäsvägen ligger undertecknads jordbruksfastighet 3:67 (närmst söder om området) samt ytterligare sju aktiva jordbruk med eller utan djurhållning. Vilket innebär att det är många ryttare i området.

- 1) Lantbruksverksamheter medför en hel del tung trafik, både i form av lastbilar och i traktorer med redskap. Dessa måste kunna passera genom korsningar, samt möta trafik samtidigt som det finns fotgängare/cyklister/ryttare på vägbanan. Redan idag är det svårt, alltså hoppas undertecknad på en utbyggnad av Häggenäsvägen, alternativt en cykel/gång/ridstig vid sidan om.
- 2) Ryttarnas främsta destination vid uteridning (dvs när de inte rider på ridbanan vid stallet) är Fulltoftas naturområde på andra sidan väg 13. Vägarna dit blir mer och mer avskurna för ryttarna, samtidigt som trafiksituationen och ”stadsfolket” (här avses de som inte bor på gårdar) över tid har blivit mer och mer intoleranta för hästar på gator och cykelvägar. Undertecknads förslag är att det genom tydliga skyltar påvisas att även hästarna har tillträde till cykelvägarna så att ekipagen kan ta sig genom bebyggelsen till Fulltoftas naturområde. Av säkerhetsskäl för både bilister och ekipage är det att föredra att i möjligaste mån kunna undvika de mer trafikerade vägarna. Idealet är givetvis att ha en grusad stig vid sidan om cykelvägen där ekipagen kan hålla till så att cyklister och fotgängare inte behöver bli upprörda över eventuellt hästbajs.
- 3) För att undvika framtida olägenheter från boende gentemot jordbruksfastigheten 3:67 bör någon form av rejäl skyddsvegetation planteras. Detta dels för att undvika störningar av miljöbuller och framför allt med tanke på allergener, och dels för att få en naturlig övergång till landsbygden. Undertecknads förslag är att en rejäl grandunge får utgöra skydd mellan det nya området och fastigheten 3:67.
- 4) I samband med att andra bostadshus kryper närmare en gård med djur i allmänhet och hästar i synnerhet ökar risken för djuren. Ett tydligt exempel är nyårsraketer som är en stor fara för djuren, både ur stressynpunkt (ljuden blir väldigt mycket förstärka när det smälls mellan bostäder) och ur nedskräpningssynpunkt. Risken för att folk sprider sopor omkring sig ökar i

takt med att de bor närmre hagarna (i exemplet ovan finns risken att raketer hamnar i hagarna), vilket självklart är en skaderisk för betande djur.

#### **Planering & Utvecklings kommentar:**

För kommentarer angående korsningen Fulltoftavägen/Häggenäsvägen, se svar till Trafikverket ovan.

Förslaget om en kombinerad rid-/gång- och cykelbana till Häggenäs berör enbart till viss del planområdet och kan inte tillgodoses inom detaljplanen. Ny gång- och cykelväg planeras inom planområdet och knyts samman med befintlig gång- och cykelväg från AP Kleens väg. Syftet med denna är att skapa en mer trafiksäker miljö för oskyddade trafikanter.

Mellan planområdet och intilliggande fastigheter är marken planlagd som NATUR, vilket utgör avstånd mellan det nya området och intilliggande fastigheter med anledning av bl.a. lukt och buller. Marken fyller även en viktig funktion för omhändertagande av dagvatten. Detaljplanen kan inte reglera förbud mot nedskräpning, däremot finns ett förbud mot detta lagstadgat i miljöbalken.

#### **Fastighetsägare, Häggenäs 3:34**

Undertecknade fastighetsägare av Hörby, Häggenäs 3:34, hänvisar till den av undertecknade tidigare insända yttrande, av den 28 aug. 2014, där vi anser att man ännu inte, från kommunens sida, kunnat presentera ett acceptabelt förslag vad avser våra synpunkter, avseende trafikplanering enl. punkt 2 i yttrandet från 2014-08-28.

#### **Detta med följande tillägg:**

Anser man fortfarande att en trafikflödesmätning, utförd 2010, är relevant för rådande förhållande 2017? Trafikflödet, såväl den tunga som lätta fordonstrafiken, på Häggenäsvägen har ökat väsentligt sedan 2010, detta på grund av det ständigt utökade fasta boende på Häggenäsområdet och dess närområde.

Därtill måste man enligt vårt förmenande, absolut ta hänsyn till gällande regelverk och föreskrifter i Miljöbalken, vad avser acceptabla bullernivåer och påverkan av mängden ohälsosamma avgasutsläpp, vilket i synnerhet berör närliggande (intilliggande) bostadsbyggnad till T-korsningen Häggenäsvägen-Fulltoftavägen.

Undertecknads bostadsbyggnad är belägen 3,30 meter från Häggenäsvägens asfalterade körbana, och 3,52 meter från Fulltoftavägens asfalterade körbana!!

Med ledning av ovan framställande, framkommer givetvis frågan. Hur tänker man lösa dessa problem inför den framtida markanta utökningen av trafikrörelserna som

kommer att medfölja bostadsutbyggnaden enligt detaljplaneförslaget daterat 2017-10-30?

Undertecknade kan inte anse det vara relevant och acceptabelt att godkänna en byggstart för det planerade bostadsbyggandet av rubricerade fastigheter, innan man presenterat en, för oss närboende fastighetsägare, rimlig lösning på trafikproblematiken.

#### **Planering & Utvecklings kommentar:**

För kommentarer kring trafikflöden/antal fordon rörelser per dygn samt övriga kommentarer kring trafik, se svar till Trafikverket ovan.

#### **Fastighetsägare, Häggenäs 1:5, 28:6, s:15, GA:1**

I min skrivelse kring samrådet berörde jag mestadels problemet med den trafikallsträng som planförslaget innebär, huvudsakligen i och kring anslutningen Häggenäsvägen/Fulltoftavägen. Så har även varit fallet med många andras synpunkter som lämnats, muntligt och skriftligt t ex Trafikverket och andra sakägare. Dessa synpunkter, som även innehållit flera bra förslag till goda lösningar på ett växande problem, har i princip inte lyssnats på över huvud taget. Detta skapar bara oreda och besvärligheter inför fortsättningen, både vad gäller planens genomförande, som rent praktiskt för trafiksituationen i korsningen. Vad ska man med samråd till, när synpunkter av stor vikt och goda förslag till lösning, mer eller mindre ignoreras?

Trevligt att planen uppdaterats med hänsyn till synpunkterna kring GC-vägens anslutning/fortsättning vid Häggenäsvägen!

Ett tillägg till vad som gäller GC-väg, är att det vore bra att pröva om en dragning av denna kunde lösas rakt över Fulltoftavägen i sträckning i nordväst mot den nybyggda vägen som ansluter till Skogsglantan. Då skulle man undvika ”sneddande” över Fulltoftavägen som kommer bli fallet med redovisad lösning, då man av förklarliga skäl oftast väljer den kortaste vägen mellan två punkter.

(Att som svar på detta förslag framföra att ”Häggenäs 3:86 är en privat fastighet som kommunen ej råder över” låter ju nästan som ett skämt. I så fall kan inte s:15 användas för planens genomförande, för den är inte kommunägd. Inte heller vare sig 3:34 eller 3:50. Övriga fastigheter är heller inte kommunägda, förutom Häggenäs 3:10 som numera är kommunägd, men tidigare i planeringsskedet också var privatägd!!)

Vad gäller tomtstorlekar är det inte bara god hushållning med mark som gäller, även om detta är mycket viktigt. Kanske så viktigt att detta område inte alls skulle bebyggas?! Annat som man också måste väga in är hur pass enkelt det blir för kommande boende att planera sina tomter, möjligheten att på enkelt sätt finna god placering av bostadshus, garage, utemiljö, altan, friggebod, pool och mycket annat

som man vill få plats med. Med tomter på 700-800 kvm får man "tänka till" för att lyckas och man får ofta inte plats med det man vill. Dessutom är efterfrågan på tomter med "bättre" ytor större, vilket gagnar utbyggnadstakten/färdigställandet av området.

Ytterligare en påpekan som kan vara på sin plats, inte bara efter denna regniga sommar och höst då det stått fritt vatten på delar av planområdet, gäller närheten till grundvattnet. Av den anledningen "bör byggnaderna uppföras utan källare", enligt planförslaget, men det borde nog föreskrivas "ska" i stället för "bör". Ansvarsfrågan vid eventuella större problem med fukt vid tillåtandet av källare är en viktig aspekt, men också fuktproblem av mindre art som kan uppkomma i samband med fukt i byggnader kan skapa olägenhet för människor.

#### **Planering & Utvecklings kommentar:**

För kommentarer angående korsningen Fulltoftavägen/Häggenäsvägen, se svar till Trafikverket ovan.

Vad gäller fastighetsstorlek så är det den minsta tillåtna storleken som anges i planbestämmelserna. Exempelvis krävs det, för den som vill uppföra en fristående villa, att fastigheten är 700 m<sup>2</sup> eller större.

Plankartan anger numera att endast källarlösa hus får uppföras.

Angående förslaget om dragningen av gång- och cykelvägen över Häggenäs 3:86 har Planering & Utveckling bedömt att det inte är ett förslag vi vill gå vidare med. Att fastigheterna inom planområdet är privatägda beror på att det är en privat exploatör som utvecklar området.

#### **Bygg & Miljö**

Bygg & Miljö har 2017-12-19 mottagit internremiss gällande ny detaljplan för del av kvarteret Häggenäs i samband med att planförslaget är ute på granskning. Granskningshandlingarna har granskats av bygglovshandläggare, byggnadsinspektörer samt Bygg & miljö-chefen. Vi har tittat på om planen följer det angivna syftet, om den är lättolkad och förståelig i samband med en lovprövning, praktiskt utförbar samt tydlig i sitt utförande.

Efter granskning av plankartan och planbeskrivningen vill vi peka på följande punkter:

– I planbestämmelserna finns en generell planbestämmelse som tillåter en maximal byggnadsarea om 250 m<sup>2</sup> för en- och tvåbostadshus per fastighet, som gäller för hela

planen. Samtidigt finns bestämmelserna e1 och e2 som gäller för specifika områden. Det är mycket otydligt om den generella bestämmelsen gäller enbart om det inte står e1 eller e2 eller om de ska läggas ihop. Detta kan leda till misstolkning av planen och en stor otydlighet ut mot allmänheten. Förslagsvis bör den generella bestämmelsen tas bort, och enbart användning av e-bestämmelser finnas. På det område längs med Häggenäsvägen med planbestämmelse fri bör en tredje e-bestämmelse tilläggas som reglerar exploateringen. Om syftet med bestämmelserna är att man får bygga som mest t ex 35 % av sin fastighet om man inte först uppnår 250 m<sup>2</sup> måste det tydligt framgå i planbestämmelserna e vilken som gäller först.

– Gällande planbestämmelse b för dagvatten under utförande, kan vi inte hitta var denna beteckning ligger i plankartan. Den bör förslagsvis gälla för hela detaljplanen och därmed vara en generell bestämmelse. För planbestämmelse om ändrad lovplikt för solceller bedömer vi att ytan som kan täckas med solceller kan öka från en tredjedel till två tredjedelar, då det annars kan vara få som utnyttjar möjligheten på grund av dålig lönsamhet. Då området inte är exploaterat ännu och det inte ligger några känsliga områden intill bedöms ett större utnyttjande av taken vara möjligt.

– För planbestämmelse om ändrad lovplikt för solceller bedöms formuleringen *sammanlagdlängd* vara otydlig, då det öppnar för tolkningen att det gäller alla tak inom en fastighet, inte en specifik fasad. Om det däremot är syftet, bör det framgå mer tydligt. Samma tolkning kan göras för den generella bestämmelsen gällande takkupor och frontespiser.

– Planbestämmelse d2 gällande tvåbostadshus reglerar att dessa fastigheter inte får ha en mindre yta än 350m<sup>2</sup>. Detta tillsammans med planbestämmelse et gör det möjligt att bebygga fastigheten med 124m<sup>2</sup> i byggnadsarea. Detta innebär att ett parhus kan uppföras med antingen två lägenheter om 62m<sup>2</sup> eller två lägenheter byggda ovanpå varandra med en ungefärlig yta på 124 m<sup>2</sup> per lägenhet (något mindre på ovanvåningen med tanke på restriktionerna gällande nockhöjd och takvinkel). Om syftet är att kunna bygga parhus bör det stå just parhus i bestämmelserna, annars kan bebyggelsestrukturen i området bli annorlunda än tänkt.

– Gällande planbestämmelse p1 hittas inte denna i plankartan, däremot finns det en bestämmelse p2. Detta bör korrigeras för att överensstämma.

– Generell bestämmelse tillåter placering av uthus och garage i tomtgräns. Om detta innebär att huvudbyggnader inte får placeras i tomtgräns bör detta förtydligas med angivande av ett avstånd. En bestämmelse om att parhus får placeras i tomtgräns bör då också framgå.

- Planförteckningen saknar ett konsekvent formspråk när det gäller hänvisande till lagparagrafer, samt skiljer sig mot hur man hänvisat till lagparagrafer i andra planförslag. Ett enhetligt formspråk i alla planer är önskvärt.
- Användningsområde för kvartersmark saknas för ett flertal områden: två områdena längst ner i sydöst, ett område längst norrut, ett område i nordöst samt ett område längst upp i nordväst.
- Man bör se över placeringen av planbestämmelserna i kartan för att tydligare visa vilka områden de gäller för, detta gäller främst de två kvarteren mitt i planområdet där ett u-område går mitt genom dem.

I övrigt ställer vi oss positiva till granskningsförslaget, och bedömer att förslaget uppfyller de allmänna intressena i enlighet med 2 kap Plan- och bygglagen.

**Planering & Utvecklings kommentar:**

Bygg & Miljös synpunkter har tillgodosetts.

Mikael Wallberg  
Planering- och utvecklingschef

Andrea Eriksson  
Planarkitekt