

Samhällsbyggnadsförvaltningen
Planering & Utveckling

Granskningsutlåtande

Detaljplan för del av Hörby 43:47 (Stavröd), Hörby kommun

Planering & Utveckling har tagit fram ett förslag till detaljplan för del av fastigheten Hörby 43:47. Fastigheten ägs av Hörby kommun.

Tidigare beslut i ärendet

Bygg- och miljönämnden beslutade 2019-06-19 § 158 om att ge positivt planbesked för en ny detaljplan för industrimark inom del av Hörby 43:47, och gav Planering & Utveckling i uppdrag att ta fram en detaljplan för området.

Kommunstyrelsen har 2019-08-19 § 182 beslutat om beställning av en ny detaljplan för ny industrimark inom del av Hörby 43:47.

Bygg- och miljönämnden beslutade 2020-03-25 (§ 48) att:

- godkänna samrådshandlingar för detaljplan för del av Hörby 43:47, Stavröd.
- samrådsförslaget för detaljplan för del av Hörby 43:47, Stavröd sänds ut på samråd.
- delegera till samhällsbyggnadschef att godkänna gransknings-handlingar samt fatta beslut om att sända ut planförslaget på granskning, förutsatt att inga betydande eller kostnadskrävande förändringar av planförslaget gjorts.

Tf. Förvaltningschef bygg- och miljönämnden beslutade 2020-06-17 att:

- godkänna granskningshandlingarna för detaljplan för del av Hörby 43:47, Stavröd.
- granskningsförslaget för detaljplan för del av Hörby 43:47, Stavröd, sänds ut på granskning.

Bygg- och miljönämnden beslutade 2020-10-14 (§157) att: godkänna undersökning av betydande miljöpåverkan för detaljplan för del av Hörby 43:47, Stavröd.

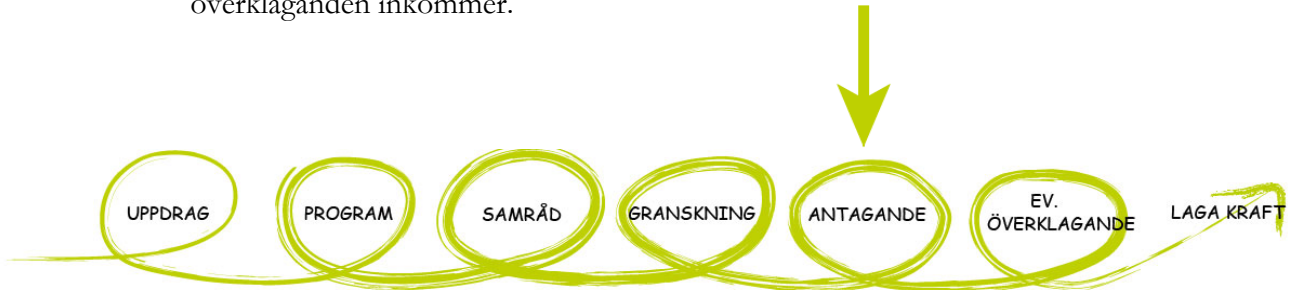
Detaljplaneprocessen

Detaljplanen för del av Hörby 43:47 handläggs med standardförfarande i enlighet med 5 kap 7 § plan- och bygglagen (2010:900, SFS 2014:900 i dess lydelse från 1 januari 2015). 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 både under samråd och granskning.

Detaljplanen har varit utskickad på samråd under perioden 2020-04-06 till 2020-05-04. Detaljplanen har varit utskickad på granskning under perioden 2020-06-24 till 2020-08-19. I detta granskningsutlåtande har samtliga yttranden som inkommit under samrådstiden samt granskningstiden sammanställts och kommenterats.

Planering & Utveckling

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



Syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att planlägga del av fastigheten Hörby 43:47 för industriändamål. Delar av planområdet kommer även att planläggas som allmän platsmark natur för att säkerställa möjlighet till omhändertagande av dagvatten.

Planförslaget är ett led i översiktsplanens intentioner att skapa ett verksamhetsområde med goda kommunikationer i närhet till väg E22 och trafikplats Hörby norra. Planförslaget innebär att den norra delen av det planerade verksamhetsområdet (ca 6,2 ha) planläggs för industriändamål. Mot Stavröd återvinningscentral och mot skogen i öster skapas också ett stråk med naturmark där anläggningar för dagvattenhantering anordnas. Inom industriområdet finns det planer på att uppföra en ca 22 000 m² stor byggnad för produktion. Inom området ska utrymme också finnas för råmaterialslager och uppställning av fordon utomhus. För att möjliggöra en flexibel utbyggnad av planområdet innebär dock planförslaget att bebyggelsen kan delas upp på flera mindre byggnader och fastigheter.

Tillfart till området sker från väg 1086 i planområdets nordvästra del. För att säkerställa god framkomlighet på vägen tillåts endast en tillfart till industriområdet. Om marken delas upp i flera fastigheter och alla ska angöras via samma tillfart från väg 1086, föreslås en gata uppföras inom industriområdet.

I samband med planens genomförande kommer befintlig granskog att avverkas. Delar av den mountainbikebanan som idag går igenom området kommer att omlokaliseras.

Planering & Utveckling

Inkomna yttranden under samråd

Länsstyrelsen Skåne	ingen erinran
Trafikverket	med synpunkter
Lantmäteriet	med synpunkter
Region Skåne	med synpunkter
Bygg och miljö	med synpunkter
Höörs kommun	ingen erinran
Tekniska nämnden	med synpunkter
Mittskåne Vatten	med synpunkter
Swedavia Airports	ingen erinran
E.ON.	ingen erinran
Hörby Cykelklubb	med synpunkter
Räddningstjänsten	ingen erinran
Försvarsmakten	ingen erinran
Svenska Kraftnät	ingen erinran
Skogsstyrelsen	ingen erinran
Postnord	med synpunkter
Kraftringen	med synpunkter
Merab	med synpunkter
Kultur och Fritidsnämnden	med synpunkter
Sakägare 1	med synpunkter
Sakägare 2	med synpunkter
Sakägare 3	med synpunkter
Sakägare 4	med synpunkter

Inkomna yttranden under granskning

Länsstyrelsen Skåne	med synpunkter
Trafikverket	med synpunkter
Lantmäteriet	ingen erinran
Region Skåne	med synpunkter
Bygg och miljö	med synpunkter
Kommunstyrelsen	ingen erinran
Tekniska nämnden	med synpunkter
Mittskåne Vatten	med synpunkter
Hörby Cykelklubb	med synpunkter
Räddningstjänsten	med synpunkter
Försvarsmakten	ingen erinran
Svenska Kraftnät	ingen erinran
Kraftringen	med synpunkter
Merab	med synpunkter
Sakägare 1	med synpunkter

Redovisning av inkomna yttranden och kommentarer:

Samtliga inkomna yttranden redovisas och kommenteras var för sig i detta granskningsutlåtande. Nedan görs korta sammanfattningar av de inkomna synpunkterna under samrådet och granskningen. Slutligen sammanfattas de synpunkter som inte tillgodosetts.

Sammanfattning synpunkter under samrådet:

De inkomna synpunkterna under samrådet handlar sammanfattningsvis om planområdets utformning, anslutning från väg 1086 och bestämmelse om utfartsförbud, osäkra fastighetsgränser/förekomst av samfällighet i anslutning till planområdet, markutnyttjande, placering av industriområdet och kollektivtrafikförsörjning, planbestämmelse om radonmätning, underlag för bullerutredning, ianspråktagande av mountainbikebana och gällande nyttjanderättsavtal, buller från planerade verksamheter, dagvattenhantering, behov av u-områden för starkströmsledning och placering av transformatorstation, utbyggnad av industriområdet och dess påverkan på närliggande bostäder.

Även synpunkter om hur planbestämmelser kan utvecklas samt förslag på redaktionella ändringar har inkommit.

Synpunkter som inte tillgodosetts (samråd):

De synpunkter som inte tillgodosetts under samrådsskedet handlar om:

- krav på införande av utfartsförbud mot väg 1086
- införande av planbestämmelse om radonmätning.
- ianspråktagande av mark för mountainbikebana
- förslag på ny placering av industriområdet till befintlig industritomt närmare väg E22
- förslag på ny placering av industriområdet närmare Stavröd ÅVC.
- förslag på att infarten till industriområdet samordnas med infart till Stavröd ÅVC.

Sammanfattning synpunkter under granskningen:

De synpunkter som inkom under granskningsskedet handlar huvudsakligen om verksamhetsbuller från området, siktförhållanden vid den planerade anslutningen från väg 1086, krav på utfartsförbud utmed gräns mot väg 1086, markutnyttjande, placering av industriområdet och kollektivtrafikförsörjning, ianspråktagande av mountainbikebana och gällande nyttjanderättsavtal, tillgänglighet för räddningstjänst till industriområdet, behov av servitut inom området och markägande för transformatorstation, påverkan på grundvattennivåer inom området, utbyggnad av industriområdet och dess påverkan på närliggande bostäder avseende bland annat buller.

Även synpunkter om hur planbestämmelser kan utvecklas samt förslag på redaktionella ändringar har inkommit.

Synpunkter som inte tillgodosetts (granskning):

De synpunkter som inte tillgodosetts under samrådsskedet handlar om:

- krav på införande av utfartsförbud mot väg 1086
- införande av planbestämmelse om radonmätning.
- ianspråktagande av mark för mountainbikebana
- förslag på ny placering av industriområdet närmare Stavröd ÅVC.
- förslag på att infarten till industriområdet samordnas med infart till Stavröd ÅVC.

Samråd – inkomna yttranden

Länsstyrelsen Skåne

Utifrån aktuellt underlag delar Länsstyrelsen kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

Länsstyrelsen har med de aktuella planhandlingarna och nuvarande information inte några synpunkter på planförslaget utifrån 11 kap 10–11 §§ PBL.

Planering & Utvecklings kommentar:

Noteras

Trafikverket

Vägar

Statliga vägar som berörs av planförslaget är väg 1086 som gränsar till planområdet och E22 som ligger en bit från planområdet. Planområdet sträcker sig över delar av väg 1086. Planområdet måste justeras så att ingen del av vägområdet ingår. Vägområdet utgörs av körbana, dike och slänt. Byggnadsfritt avstånd är 12 meter från vägområdesgräns och inom detta område ska inga byggnader eller andra fasta föremål som kan inverka menligt på trafiksäkerheten placeras. Den prickade marken behöver justeras så att den utgår från vägområdesgränsen i stället för vägkanten. Dagvattenhantering får inte anordnas så att vatten släpps ut i vägdike till väg 1086. Trafikverkets vägdiken ska endast hantera vatten från vägen.

Anslutning

I plankartan saknas utfartsförbud mot väg 1086. Trafikverket godkänner inte att nya anslutningar anläggs till väg 1086 och kräver därför att plankartan förses med utfartsförbud utmed väg 1086, med undantag för befintliga anslutningar/de anslutningar som ska finnas. Anslutningen behöver redovisas i plankartan. Det är inte tillräckligt att den redovisas i illustrationsplanen och i trafikutredningen.

I god tid före genomförandet ska kontakt tas med Trafikverket som ska godkänna detaljutformningen 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 bl.a. anslutningens geometri och bredd, lutning, vattenavrinning etc. Anslutningen ska utformas enligt vid tidpunkten för genomförande gällande VGU (Vägar och gators utformning).

Byggnadshöjd

Vid remiss av detaljplaner och bygglov granskar Trafikverket all byggnation över 20 meter för att säkerställa att byggnationen inte påverkar väg- och järnvägstrafiksystem och kommunikationssystem. Trafikverkets trafik- och kommunikationssystem är uppbyggda på två sätt, dels kommunikation från torn till objekt (väg och järnväg, även tåg) och dels mellan torn.

Planering & Utveckling

Det är viktigt att Trafikverket ges möjlighet att genomföra granskningen då byggnationen kan innebära påverkan på trafikeringen. Även om en etablering ligger långt från exempelvis en järnväg kan byggnation på 20 meter eller mer komma att påverka riksintresse för kommunikationer. För att undvika att t ex uppskjutande byggnadsdelar påverkar kommunikationssystem är det bra att redan i detaljplansskedet reglera totalhöjd istället för byggnadshöjd.

Planering & Utvecklings kommentar:

Vägar

Planområdesgränsen justeras till gräns för vägområdet så att dike, slänt m.m. till väg 1086 ligger utanför planområdet. Byggnadsfritt avstånd (12 m) regleras till den justerade planområdesgränsen.

Enligt planförslaget kommer dagvatten från planområdet ledas mot dagvattendike i planområdets södra del, inte mot vägdiken utmed väg 1086.

Anslutning

Planering & Utveckling anser inte att utfartsförbud mot väg 1086 behövs då frågor om utfart mot allmän väg hanteras enligt bestämmelser i väglagen 39§.

Byggnadshöjd

Inom planområdet regleras bebyggelsens höjd med bestämmelse om högsta nockhöjd – inte byggnadshöjd. Planering & Utveckling anser att det är lämpligare att använda nockhöjd än totalhöjd för reglering av byggelsens höjd då bestämmelsen gör det möjligt att uppföra exempelvis skorstenar, tekniska anläggningar etc. på byggnadernas tak. Bestämmelse om nockhöjd är reglerad till 14 meter inom planområdet vilket innebär att planerad bebyggelse understiger 20 meter med god marginal. Planerad bebyggelse bedöms därmed inte påverka riksintresset för kommunikationer.

Lantmäteriet

Vid genomgång av planförslagens handlingar (daterade 2020-03-11) har följande noterats: Lantmäteriet har inte funnit några delar av planen som måste förbättras.

Delar av planen som bör förbättras:

Osäker gräns i anslutning till kvartersmark/plangräns samt förekomst av samfälligheter

I planförslaget har kvartersmark för industriändamål lagts ut i direkt anslutning till gränsen mot både Stavröd 3:18 och Stavröd 4:24. Varken i grundkartan eller i registerkartan finns några inmätta gränspunkter angivna längs denna gräns. Lantmäteriet vill här påminna om att detaljplanen inte påverkas om gränsen visar sig ha ett annat läge. Riskerna med att planlägga utan att ha koll på gränsens rätta läge är att antingen en del av kvartersmarken ligger på grannfastigheten eller att det blir en remsa mellan den planlagda marken och fram till fastighetsgränsen. Om gränsen är osäker är det lämpligt att så snart som möjligt utreda gränsen och göra en gränsutvisning där man letar upp befintliga gränsmarkeringar. Visar sig gränsen vara juridiskt oklar krävs det en fastighetsbestämning för att bestämma dess läge. När gränsens läge är klarlagd kan därefter ev. anpassning av planen till fastighetsgränsens rätta läge göras.

Planering & Utveckling

Vid gränsen mot Stavröd 3:18 dvs i norra delen av planområdet kan möjligen en samfällighet ligga. Lantmäteriet vill här uppmärksamma planförfattaren att så kan vara möjligt. En utredning om så är fallet kan med fördel göras innan planen antas.

Delar av planen som skulle kunna förbättras:

Utfartsreglering

Det finns inga planbestämmelser i plankartan som reglerar det som vill åstadkommas i vad som framgår av planbeskrivningen gällande en infart till planområdet.

Planering & Utvecklings kommentar:

En gränsutvisning/fastighetsbestämning för gränsen mot Stavröd 3:18 och Stavröd 4:24 kommer att genomföras innan planen förs till antagande. När fastighetsgränsernas stäckning är klarlagt kommer en justering av plangränsen göras efter fastigheternas rätta läge.

Vid utredning av fastigheter i området kommer även eventuell förekomst av samfälligheter mot Stavröd 3:18 undersökas.

Planering & Utveckling anser inte att utfartsförbud mot väg 1086 behövs då frågor om utfart mot allmän väg hanteras enligt bestämmelser i väglagen 39§. Enligt Boverket kan en planbestämmelse om utfart inte reglera förhållanden utanför planområdet och kan därför inte anges i planområdesgräns. Bestämmelsen reglerar förhållanden mellan två användningsområden och båda användningsområdena måste då finnas inom samma plan.

Region Skåne

I den regionala utvecklingsstrategin för Skåne, Det öppna Skåne 2030, framhävs markanvändningskonflikter mellan exploatering och bevarande, som en stor miljöutmaning för Skåne. Planområdet är i dagsläget skogsmark och Region Skåne anser därför att kommande byggnation bör ske med ett effektivt markutnyttjande.

Närmsta kollektivtrafik finns två kilometer väster om planområdet vid Hörby busstation. Region Skåne vill påpeka att det långa avståndet inte innebär något attraktivt alternativ för arbetspendling med kollektivtrafik. Vidare är Region Skåne därmed tveksamma till kommunens bedömning att planområdet ur den aspekten därför skulle bidra till ökad jämställdhet.

Planering & Utvecklings kommentar:

Planförslaget följer översiktsplanens intentioner att skapa ett verksamhetsområde intill väg E22 och trafikplats Hörby norra. Genom att utnyttja befintlig infrastruktur anser kommunen att exploateringen innebär ett effektivt markutnyttjande. Inom planområdet får respektive fastighet bebyggas till 45%. Detta bedöms vara en lämplig exploateringsgrad med tanke på att parkering med körvägar, uppställningsytor, etc. för verksamhetens behov ska rymmas inom fastigheten.

Texten gällande närhet till kollektivtrafik, möjlighet till arbetspendling samt planförslagets bidrag till ökad jämställdhet ses över.

Planering & Utveckling

Bygg & Miljö (internremiss)

Bygg & Miljö ställer sig positiva till samrådsförslaget, och bedömer att förslaget uppfyller de allmänna intressen som anges i 2 kap Plan- och bygglagen samt enligt miljöbalken. Vi bedömer att planförslaget bevarar natur- och kulturvärden på platsen och skapar en god helhetsverkan. Begränsningen av höjden samt trädridån i norr bedömer vi bidrar till att framtida byggnationer smälter in i landskapet på ett bra sätt och bidrar till en bra stads- och landskapsbild.

Vi vill samtidigt peka på några punkter som ni bör beakta i det fortsatta planarbetet:

- Då in-och utfartsförbud förutsätts på stora delar av planområdets västra del ut mot väg 1086 bör det finnas med en planbestämmelse om detta.
- I planbeskrivningen sida 18 skrivs att radonmätningar ska utföras vid ny- eller tillbyggnader och att frågan ska hanteras i bygglovsskedet. Vi bedömer att detta bör stå med som en planbestämmelse.
- Storleken på planbestämmelserna i plankartan bör justeras så att de är mer läsbara. I dagsläget är fastighetsbeteckningen större än själva bestämmelserna, och det bör tydligt framgå vad som ska läsas som viktig information för att kunna tolka detaljplanen korrekt.
- Gällande planbestämmelse p1 undrar vi vart avståndet på 5 meter kommer ifrån? Vi kan inte hitta en motivering till detta i planbeskrivningen, och praxis brukar vara 4,5 meter.
- I illustrationsplanen bör höjdkurvorna inte synas genom den illustrerade byggnaden i alternativ 1.
- På flertalet ställen i handlingarna hänvisas till att bullernivåerna för trafikbullret beräknas underskrida det rekommenderade värdet när åtgärder behöver vidtas. De rekommenderade värden som sen hänvisas till är den så kallade infrastrukturpropositionen. Det har på senare tid kommit domar från mark- och miljödomstolen där de menar att propositionen nu är så gammal (23 år) att den inte längre kan användas för detta syfte, samt att dess syfte från början inte var tänkt att användas som tröskelvärden för åtgärder i enskilda fall. Dessutom avser den endast statliga vägar, inte kommunala. Se domarna M 1546-19 och 2019-M 5341.

Som tillsynsmyndighet inom miljöbalkens område kan vi alltså inte längre använda oss av infrastrukturpropositionen i fall där t ex klagomål inkommer på trafikbuller, utan det är Folkhälsomyndighetens föreskrifter (FoHMFS 2014:13) som ska användas. Den anger riktvärden för buller inomhus. Det komplicerar naturligtvis mätningar och beräkningar, men det är så domstolen angett att bedömningar av eventuella olägenheter från trafik ska utföras.

- Buller från industriområdet har jämförts med Naturvårdsverkets riktvärden. Enligt beräkningarna överskrids riktvärdena för flera bostäder. Vi delar uppfattningen att en mer detaljerad externbullerutredning bör utföras i samband med bygglovsansökan.

- I bilagan ”Undersökning av betydande miljöpåverkan”, under Luft och klimat, anges att risk för obehaglig lukt inte berörs. Vi anser att det inte går att säga nu utan det beror på vilken typ av industri som etableras i området. Vi anser dock att detta

Planering & Utveckling

inte påverkar den sammanvägda bedömningen av miljöpåverkan.

- När det gäller dagvatten är ett av alternativen att ansluta till samma dike som återvinningscentralen. Vi anser att det inte är lämpligt att blanda dagvatten från det planerade nya industriområdet med dagvatten från återvinningscentralen och eventuellt den deponi som finns där. I det fortsatta planarbetet bör detta stämmas av vidare med tillsynsmyndigheten (Länsstyrelsen).

- I dagvattenutredningen görs en jämförelse av beräknade föroreningshalter med riktvärden från Stockholms län. Det saknas en motivering till varför just dessa riktvärden valts och även om recipientens status tagits med i beräkningar och jämförelser. Vi är medvetna om att nationella riktvärden inte finns. Men även t ex Göteborgs stad har tagit fram riktvärden.

- I slutet av dagvattenutredning konstateras att föroreningsgraden ökar något efter en exploatering, men överstiger ej föreslagna gränsvärden. Här vill vi dels påpeka att det är skillnad på gränsvärden och riktvärden och att det som nu valts att jämföra med (Stockholms) är just riktvärden. Dessutom överskrids dessa riktvärden något för kadmium enligt tabell 7 och tabell 9.

Planering & Utvecklings kommentar:

Planering & Utveckling anser inte att utfartsförbud mot väg 1086 behövs då frågor om utfart mot allmän väg hanteras enligt bestämmelser i väglagen 39§. Enligt Boverket kan en planbestämmelse om utfart inte reglera förhållanden utanför planområdet och kan därför inte anges i planområdesgräns. Bestämmelsen reglerar förhållanden mellan två användningsområden och båda användningsområdena måste då finnas inom samma plan.

Plan & Utveckling anser inte att krav på radonmätning ska ingå som planbestämmelse då det regleras vid bygglövskedet.

Plankartan justeras så att planbestämmelser etc. blir tydliga och lättlästa.

Bestämmelsen om huvudbyggnadens placering i förhållande till fastighetsgräns (p1) justeras till 4,5 meter.

Illustrationsplanen justeras så att höjdkurvor ej är synliga genom föreslagna bebyggelse.

En översyn av avsnittet buller genomförs inför granskningskedet.

Planerad dagvattenhantering för området har utformats i samråd med Mittskåne Vatten. Enligt yttrande från Merab avleds dagvatten på behörigt avstånd från deponin och kommer därmed inte ha någon påverkan på anläggningen.

Synpunkter gällande dagvattenutredningen noteras.

Höörs kommun

Höörs kommun meddelar härmed att vi avstår från att yttra oss i detta ärende.

Planering & Utvecklings kommentar:

Noteras

Planering & Utveckling

Tekniska nämnden

- Inga synpunkter för att uppföra gatan som föreslås.
- Ny plats och kostnad för Hörby Cykelklubbs mountainbikebana bör säkerställas

Planering & Utvecklings kommentar:

Frågan om den nyttjanderätt som finns för mountainbikebanan förs parallellt med detaljplanen mellan kommunen som markägare och cykelklubben som nyttjanderättshavare. Detta är inte en fråga som hanteras i själva detaljplanen utan den behöver hanteras separat.

Mittskåne Vatten

Behov av ändrad skrivning i förutsättningar

I planbeskrivningen under förutsättningar, sid 19 står det att planområdet ingår i verksamhetsområde för vatten, avlopp och dagvatten. Det är inte korrekt då beslut om utvidgning av verksamhetsområdet behöver fattas med anledning av planläggningen. En mer korrekt skrivning är att ” detaljplaneområdet ligger utanför befintligt verksamhetsområde för vatten och avlopp. Beslut om verksamhetsområde för vattentjänsterna vatten, avlopp och dagvatten gata och fastighet behöver beslutas med anledning av planläggningen. ”.

Vatten och spillvattenförsörjning

Detaljplaneförslaget innebär en ökad belastning på VA-systemet. Utredning pågår gällande vilka åtgärder på vatten- och avloppssystemet som kan behövas med anledning av planläggningen och behöver vara klargjort innan granskning av planen, vilket finns beskrivet under planförslaget.

Dagvatten

Utgångsläget är att det ska fattas beslut om utvidgning av verksamhetsområdet för dagvatten-gata och fastighet. Det har gjorts en dagvattenutredning för området i samråd med Mittskåne Vatten. Beroende på utformning av dikessystemet och även vilken infiltrationskapacitet som i verkligheten råder kan utformningen behöva ändras. Utredning av infiltrationskapacitet har gjorts och revidering av dagvattenutredningen behöver göras innan granskning.

Planering & Utvecklings kommentar:

Text gällande verksamhetsområde på s 19 justeras enligt förslag.

Resultat från pågående utredningen gällande åtgärder för vatten- och avloppsledning för in i planbeskrivningen innan granskningsskedet.

Dagvattenutredningen revideras innan planen förs till granskning. Resultat och förslag på eventuella åtgärder från den reviderade dagvattenutredningen förs in i planhandlingarna.

Planering & Utveckling

Swedavia Airports

Malmö Airport avstår från yttrande angående Detaljplan för del av 43:47, Stavröd, Hörby kommun.

Planering & Utvecklings kommentar:

Noteras

E.ON

E.ON Energidistribution AB har tagit del av inkomna handlingar enligt bifogade filer. Då den föreslagna detaljplanen inte ligger inom E.ON Energidistribution koncessionsområde för elnätet så har vi inget att erinra i ärendet.

Planering & Utvecklings kommentar:

Noteras

Hörby Cykelklubb

Yttrande

Hörby Cykelklubb som har ett nyttjandearrende på del av 43:47, Stavröd till 2022 motsäger sig kommunens förslag till ny detaljplan för 43:47. Bakgrunden till att vi motsäger oss planförslaget är att det nämnts att mountainbikebanan ”Hörby MTB Arena” omlokaliseras. Vi från styrelsen i klubben har inte haft och har ingen dialog med kommunen gällande omlokalisering. Vi har från dag 1 när nyttjandearrendet inleddes fått inhämta information om kommunens planer från egna källor och vad vi förstått kommer det tilltänkta området som kommunen hänvisar till säljas till Ragnsells. Tills kommunen öppnar en dialog med oss och gemensamt arbetar fram en lösning på en välmående förening som endast är 2 år gammal men redan har 117 st medlemmar kommer vi att motsätta oss planförslaget.

Bakgrund Hörby Cykelklubb & Hörby MTB Arena

Hörby cykelklubb startades våren 2018 av 5 st engagerade mountainbikecyklister och i samband med starten började även Hörby mountainbikebana byggas. Banan tillhör idag Skånes bästa banor och besöks dagligen med 10-talet cyklister året om. Hittills i år har banan gästats av 201 st unika cyklister och historiskt över 1100 st unika cyklister, dessutom har banan gästats av storheter som NN1, NN2 och NN3.

Banan mäter idag 3,4 km och Hörby cykelklubb har satsat omkring 200 000 kr med hjälp av sponsorer och bidragsgivare och visionen är en 5 km tävlingsbana som håller UCI-klass och kan arrangera stora tävlingar. I samband med satsningen att öka kvalitén på banan ändrades också namnet för banan till Hörby MTB Arena och tydlig grafisk identitet och logotyp köptes in. Vi har dessutom blivit beviljade 40 000 kr från Skåneidrotten samt är beredda att satsa 40 000 kr från egen kassa på en ny större barnbana.

Slutsats

Hörby kommun samt politiken måste inse att detta är en av de större idrotts-

Planering & Utveckling

anläggningarna i Hörby och viktig för invånare både i kommunen men även för Skåne. Vi ser stora synergier som gynnar lokala företag i Hörby tätort och sätter Hörby på kartan.

Planering & Utvecklings kommentar:

Planering & Utveckling delar bedömning att mountainbikebanan är en viktig anläggning och att verksamheten bör finnas kvar inom kommunen. Exploateringen av området innebär dock att de delar av mountainbikebanan som ingår i planområdet måste omlokaliseras.

Frågan om den nyttjanderätt som finns för mountainbikebanan förs parallellt med detaljplanen mellan kommunen som markägare och cykelklubben som nyttjanderättshavare. Detta är inte en fråga som hanteras i själva detaljplanen utan den behöver hanteras separat.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har mottagit inkommen remiss och har inget att erinra angående planförslaget.

Planering & Utvecklings kommentar:

Noteras

Försvarsmakten

Försvarsmakten har inget att erinra avseende detaljplan för del av Hörby 43:47, Stavröd, Hörby kommun, Skåne län.

Planering & Utvecklings kommentar:

Noteras

Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag.

Planering & Utvecklings kommentar:

Noteras

Skogsstyrelsen

Vi har inga synpunkter på presenterat underlag och inte heller någon ytterligare information att tillföra som har bäring på detta.

Planering & Utvecklings kommentar:

Noteras

Planering & Utveckling

Postnord

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

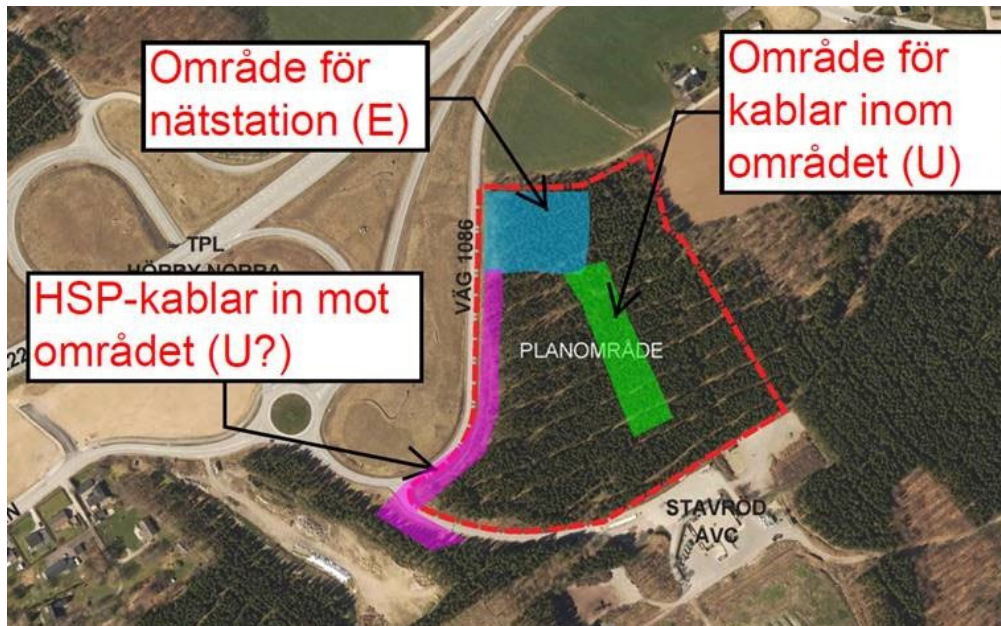
Planering & Utvecklings kommentar:

Detaljplanen reglerar ej placering av postlådor inom planområdet. Synpunkten vidarebefordras till exploitören.

Kraftringen

Elnätet i planområdet byggs ut på olika sätt beroende på om kunderna (ägarna av nytillkommande byggnader) blir lågspänningskunder eller högspänningskunder. Om kunderna blir lågspänningskunder behövs en nätstation i det blå området (se bifogad bild). Blir kunderna högspänningskunder behöver vi ingen nätstation. För nätstation önskar Kraftringen ett E-område. Hur det än blir med nätstationen behövs högspänningskablar dras fram längs vägen (rosa). För kablarna är det viktigt med ett planmässigt skydd (u-område) eftersom de dras inom kvartersmark där bygg rätt finns. U-område tillämpas för sk allmänna ledningar d.v.s. för sådana ledningar som försörjer mer än en kund. Det är också viktigt att Kraftringen tillsammans med markägaren/exploatören tecknar servitutsavtal som ger nätbolaget rätt att för all framtid bibehålla de allmänna ledningarna i det utbyggda läget på markägarens fastighet. Det behövs alltså både planmässigt skydd och markupplåtelse för delar av det elnät som ska byggas i området för att elförsörja detsamma.

Kraftringen ser att det skulle vara värdefullt att innan granskningskedet av detaljplanen i dialog med planförfattaren och exploitören konkretisera förutsättningarna för utbyggnad av elnätet i planområdet.

**Planering & Utvecklings kommentar:**

Det är i dagsläget oklart om framtida fastighetsägare blir låg- eller högspänningskunder. För att möjliggöra en bred etablering av verksamheter (och kunder) införs ett E-område för teknisk anläggning (nätstation) inom den nordvästra delen av planområdet.

Längs med väg 1086 införs u-område för att säkerställa en framtida högspännings-kabel. I dagsläget är det oklart en eller flera verksamheter kommer att etableras inom industriområdet. Detaljplanen ska därför utformas så att båda alternativen är möjliga. Av den anledningen anser Planering & Utveckling att man inte bör införa ett u-område centralt inom området eftersom markreservatet kan begränsa möjligheten att exploatera området. Om flera verksamheter etableras inom området, och respektive verksamhet ska ha en anslutning till nätstationen, får detta lösas genom bildande av ledningsrätter.

I planbeskrivningen, under avsnitt Servitut, ledningsrätter etc. beskrivs behov av ledningsrätter inom kvartersmark.

Dialog mellan kommunen och Krafringen avseende den fortsatta planeringen av planområdet och behov ledningar/ anläggningar kommer att föras under den fortsatta planprocessen.

Merab

Söder om planområdet ligger Stavröds återvinningscentral. Tidigare var anläggningen Hörbys avfallsanläggning och en nedlagd deponi ligger på området. Denna kommer att täckas inom de kommande åren. Dikena som ligger runt anläggningen är avskärande/ uppsamlade diken för lakvattnet som sedan leds vidare till en lakvattendamm söder om deponin.

Med anledning av deponins placering vill Merab påtala vikten av att ytterligare grundvatten eller ytavrinnande vatten inte tillförs området, då detta riskerar att påverka befintlig och framtida lakvattenhantering. Man vill alltid eftersträva att minska mängden lakvatten från deponier så mycket det går eftersom en ökad mängd

Planering & Utveckling

lakvatten bland annat medför ökade behandlingskostnader. Att tillföra ytterligare vatten är därför inte önskvärt.

Det ser ut som om dagvatten från planområdet kommer att avledas på behörigt avstånd från deponin och därmed inte kommer att ha någon påverkan. Det bör dock säkerställas att exploatering inom planområdet inte ger en höjd grundvattennivå inom området för avfallsanläggningen då detta kan påverka utflödet av lakvatten från deponin i förhållande till hur det är i dagsläget.

Planering & Utvecklings kommentar:

Stora delar av industriområdet kommer att bestå av hårdjord mark och merparten av dagvattnet kommer att avledas från planområdet via planerade dagvattenanläggningar istället för att infiltreras till grundvattnet. Därmed bedöms grundvattennivåerna inom området för avfallsanläggningen inte höjas till följd av planens genomförande.

Kultur- och fritidsnämnden

På området som är aktuellt för detaljplanen ligger en del av Hörby Cykelklubbs mountainbikebana, vilket nämns vid ett par tillfällen i samrådshandlingarna. Kultur- och Fritidsnämnden vill påtala vikten av denna friluft- och fritidsverksamhet. En föreningsdriven verksamhet som vuxit väldigt starkt senaste tiden och är efterfrågad och angelägen för både Hörby kommuns invånare och besökare från hela regionen. I samrådshandlingarna nämns att mountainbikebanan kommer att omlokaliseras, vilket Kultur – och Fritidsnämnden ser positivt på och vill understryka som mycket angelägen åtgärd. Detta är dock en åtgärd som idag inte har fått någon lösning vilket nämnden ser oroligt på. I sammanfattningen i samrådshandlingen benämns att planförslaget inte bedöms leda till några negativa konsekvenser. Här vill Kultur- och Fritidsnämnden påtala att så länge ingen lösning av mountainbikebanan är klar så stämmer inte den slutsatsen.

Planering & Utvecklings kommentar:

Planering & Utveckling delar bedömning att mountainbikebanan är en viktig anläggning och att verksamheten bör finnas kvar inom kommunen. Exploateringen av området innebär dock att de delar av mountainbikebanan som ingår i planområdet måste omlokaliseras.

Frågan om den nyttjanderätt som finns för mountainbikebanan förs parallellt med detaljplanen mellan kommunen som markägare och cykelklubben som nyttjanderättshavare. Detta är inte en fråga som hanteras i själva detaljplanen utan den behöver hanteras separat.

Sakägare 1

Min första fråga är om ni har rätt till att bygga något på det planerade området då delar av det är fornmark?

Min andra invändning är buller. Enligt er planritning kommer delar av vårt hus att uppnå 60-65 dBa och enligt förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnad bör det inte överstiga 60dBa vilket detta gör.

Hur blir det med vårt hus och dess värde? Står kommunen för våran förlust då

Planering & Utveckling

huspriset kommer att sjunka då ni planerar detta bygge så nära våran tomt. Ljuset från lastbilar kommer att gå rakt in i vårat hus då vägen är i riktning mot huset. Hur ska vi undkomma att det inte kommer att störa vårat privata liv?

Planering & Utvecklings kommentar:

Inom planområdet finns inga kända fornlämningar. Den fornåker som nämns i yttrandet finns på andra sidan väg 1086, inom område som ej berörs av den planerade exploateringen. Samråd med Länsstyrelsen har genomförts avseende förekomst av fornlämningar inom planområdet. Länsstyrelsen bedömer att risken är liten att det förekommer dolda fornlämningar under mark och har ingen erinran mot planerad byggnation.

I planbeskrivningen visas den sammanlagda ekvivalenta ljudnivån från vägtrafik år 2040 och industriverksamhet (alternativ 2). Bullerutredningen visar att det ekvivalenta värdet 65 dBA som enligt Naturvårdsverket skulle motivera nya bullerskyddsåtgärder innehålls för samtliga bostäder. Utredningen visar därmed att planens genomförande inte föranleder några ytterligare åtgärder för att skydda närliggande bostäder mot trafikbuller eftersom det rekommenderade tröskelvärdet inte överskrids.

I detaljplanen görs åtgärder för att påverkan för närliggande fastigheter ska hållas inom gällande riktvärden och inte vara större än nödvändigt. Kommunen måste också säkerställa likabehandling av kommunens invånare enligt 2 kap 2 § kommunallagen. Detta kan kommunen lämpligen göra genom att utgå från lagstiftade skyldigheter. Det finns ingen lagstiftning som ger kommunen skyldighet att lämna ersättning eller påtrycka annan part att lämna ersättning till ägare av grannfastigheter som kan komma att lida av värdeminskning på sin fastighet till följd av detaljplanläggning.

I detaljplanen säkerställs att en trädrida finns i norra delen samt naturliga höjdskillnader finns som minskar påverkan från ljus från trafik vid infart till planområdet. Utökad trädrida/prickmark i öster läggs in i detaljplanen för att ytterligare bidra till avskärmning men också bidra till mindre visuell påverkan för närliggande fastigheter.

Sakägare 2

Jag har läst igenom planförslag och jag vill här delge mina tankar och synpunkter:

Jag känner oro för att ljudvolym/buller ska öka i området. Här finns redan mycket ljud från E 22:an och från lantbruk i vår närhet. Därför vill jag att det beaktas noga i er plan och att ni tar stor hänsyn till hur man minskar både ljud från fastighet, dess verksamhet och trafik, vilket ni framhåller att ni ska göra. En mer detaljerad bullerutredning bör därför utföras i samband med bygglovsansökan samt att man utreder miljöpåverkan.

Tre frågor jag funderar över:

Det finns en industritomt förberedd för bebyggelse intill E 22:an, finns det någon möjlighet att förlägga fastigheten där, och därmed kunna behålla Mountainbike-banan? Banan är även en trevlig promenadväg för oss som bor i närheten.

Trafiken i området kommer att öka och jag utgår från att stor hänsyn tas till planering

Planering & Utveckling

av detta. Planering av infart och utfart, är det en möjlighet att förlägga den i samma infart/ utfart som Återvinningscentralen?

Finns det möjlighet att förlägga fastigheten närmare Återvinningscentralen och därmed längre ifrån de fastigheter/ boende som finns i närheten?

Planering & Utvecklings kommentar:

Bullerfrågan kommer att hanteras vidare i detaljplanearbetet och kommer sedan vara en del av bygglovsansökan och vid eventuellt miljötillstånd. Inför granskningskedet kommer avsnittet om buller ses över och förtydligas.

Det befintliga området vid E22:an är för litet till ytan och delvis för en annan typ av verksamhet än den etablering som är tänkt inom den detaljplan som nu tas fram för Stavröd. Området vid E22:an är delvis planerat för handel/ bensinstation/ restaurang och delvis för småindustri/ service/ handel. Längre söder ut finns ett område planlagt för industri/ kontor som ska vara icke störande. Detaljplanen för Stavröd planläggs för industriändamål och har en större byggrätt.

Utfartens placering har tagits fram tillsammans med Trafikverket utifrån deras krav. Trafikverket vill inte att den befintliga anslutningen används till det nya verksamhetsområdet utan att en ny anslutning görs. Placering av denna har hanterats i en extern trafikutredning. Anledningen till att en ny separat anslutning föreslås är också att inte blanda de olika trafikslag som finns till Stavröds återvinningscentral och till industriområdet. Rent logistiskt är det också svårt med en matning söder ifrån till det nya verksamhetsområdet utan denna behöver förläggas längre upp i norr i planområdet.

Planområdet har utformats för att rymma den planerade industribyggnaden om ca 22 000 m² och är därför inte möjligt att placera närmare återvinningscentralen. I söder ansluter det föreslagna industriområdet mot återvinningscentralen och mellan de båda verksamheterna måste ytor för dagvattenhantering finnas. Mot norr, väster och öster följer planområdet det förslag på framtida verksamhetsområde som pekas ut i gällande översiktsplan.

Sakägare 3

Jag har inte några direkta synpunkter på denna detaljplan men oroar mig starkt för hur hela projektet till slut kommer att se ut. Jag ser risker för att detta kommer att sluta precis som det gjort för arbetet med den s.k. "norra industriparken" dvs, området mellan E 22 och Kristianstadsvägen.

Den marken ligger idag helt öde och är ett öppet sår och ett monument på hur kommunen misslyckats . Vi som bor längs Kristianstadsvägen, östra sidan, påminns dagligen av grus/sand som blåser in över fastigheter och bilar, ett ständigt buller från den mycket hårt trafikerade E 22:an och en konstant visuell påverkan när trafiken flashar förbi det sargade området bakom en alltför låg bullervall. Det var ett brutalt övergrepp på naturen och efter runt tio år med denna närmiljö kan jag bara oroa mig för hur det ska sluta med 43:47.....

Planering & Utvecklings kommentar:

Planförslaget följer översiktsplanens intentioner att skapa ett verksamhetsområde intill väg E22 och trafikplats Hörby norra. Bedömning av exploateringens miljökonsekvenser har gjorts i samband med framtagande av översiktsplanen. Själva utbyggnadsområdet innebär ingen påverkan på

Planering & Utveckling

utpekade naturmiljövärden.

Planområdet har utformats för att begränsa exploateringens påverkan på landskapsbilden och för närliggande bostäder. Bland annat finns bestämmelse om att trädriddå ska finnas längs planens norra och östra gräns för att avskärma industriområdet från närliggande bostäder och göra industribebyggelsen mindre framträdande i landskapet.

Sakägare 4

Till att börja med så är väl tanken god att vi skall underlätta för företag att etablera sej i Hörby, men vi som bor längs Kristianstadsvägen ser bara det totala misslyckandet med försöken som gjordes mellan E22 och Kristianstadsvägen. Har stått som ett ökenlandskap sen dom fällde skogen som skilde oss från E22. Bullervallen är för låg och för kort ut med E22 vilken innebär buller och ljussken från trafiken. Sen gjordes en väg in i ökenlandskapet. Guldvägen. Mitt i en sväng!! Vi har påtalat detta för kommunen tidigare då tittade vi även på våra utfarter som efter ombyggnaden av Kristianstadsvägen också ligger mitt i en sväng. Med helt dold utsikt . Är med livet som insats när man skall korsa vägen då gång och cykelvägen byter sida. Är incidenter nästan dagligen då det har blivit ett populärt gångstråk och etableringen av mountainbike cyklingen vid tippen. Hastigheten är satt till 60 km/h. Tror medelhastighet ligger närmare 90 km/h. Har aldrig sett att det varit någon form av hastighetskontroll längst uppe på Kristianstadsvägen trots att vi eftersökt detta. Måste göras något åt detta, högre hastighet mer buller... Kristianstadsvägen ha blivit någon form av motorväg både för busstrafiken och övrig trafik då den är rak och bred och inbjuder till hastighetsöverträdelse, ett fartgupp eller liknade hade nog varit bra vid övergången av gc för säkerhetens skull... så med att detta i bagaget vill vi se konkreta åtgärder för att få ner hastigheten på Kristianstadsvägen. För både säkerhet och buller då trafiken kommer att öka i samband med etableringen samt en höjning och förlängning av befintlig bullervall längs E22 och att kommunen presenterar någon form av handlingsplan. Och tidsplan för öknen här uppe. Det enda rätta hade varit att återplantera någonting som dammbinder gruset så vi slipper få det över våra hus varje gång det blåser lite .

Planering & Utvecklings kommentar:

Planförslaget reglerar endast det som föreslås inom planområdet. Behov av trafiksäkerhetsåtgärder utmed Kristianstadsvägen samt utbyggnaden av verksamhetsområdet mellan Kristianstadsvägen och väg E22 och får hanteras separat.

Genomförd trafikutredningen visar att det planerade området kommer att ge en viss ökning av trafikflödena på det omgivande trafikinätet. Huvuddelen av trafiken till området beräknas ansluta via E22/väg 1086 och inte via Kristianstadsvägen. Trafikflödena förblir dock låga för trafikplats Hörby norra och cirkulationsplatsen. Bedömningen är att det planerade området inte kommer medföra negativ påverkan på nyttjandet och funktionen av E22.

Genomförd bullerutredning isar att det ekvivalenta värdet 65 dBA som enligt Naturvårdsverket skulle motivera nya bullerskyddsåtgärder innehålls för samtliga bostäder. Utredningen visar därmed att planens genomförande inte föranleder några ytterligare åtgärder för att skydda närliggande bostäder mot trafikbuller eftersom det rekommenderade tröskelvärdet inte överskrids.

Granskning – inkomna yttranden

Länsstyrelsen Skåne

Hälsa och säkerhet – Buller

Det framkommer av planhandlingarna att befintliga bostäder i anslutning till planområdet kommer bli bullerutsatta av den planerade industriverksamheten. Dock framgår det inte vilken typ av industriverksamheter som kan komma att anläggas inom planområdet eller vilka bullernivåer som de befintliga bostäderna kan bli utsatta för. Enligt planhandlingarna ska en bullerutredning genomföras och mer exakt utformning av bullerskyddsåtgärder ska utformas i samband med bygglovsansökan.

Bebyggelse och byggnadsverk ska lokaliseras för ändamålet med hänsyn till möjligheterna att förebygga bullerstörningar. Länsstyrelsen anser därför att kommunen måste ta ställning till vilken typ av industriverksamhet som ska anläggas inom planområdet. Senast vid planens antagande ska kommunen redovisa att det är möjligt att kunna hantera eventuella bullerstörningar och, vid behov, ska nödvändiga åtgärder vara säkerställda i plankartan. I sammanhanget bör kommunen utgå från Naturvårdsverkets ”Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller” Rapport 6538.

Länsstyrelsens bedömning

Mot bakgrund av de brister som Länsstyrelsen har påtalat i yttrandet kan Länsstyrelsen i det här skedet inte utesluta en prövning enligt 11 kap. PBL om planen antas utan kompletteringar och förtydligande redovisning som visar på markens lämplighet i förhållande till föreslagen förändring.

Planering & Utvecklings kommentar:

För att säkerställa en god ljudnivå för befintliga bostäder, oavsett vilken verksamhet som etableras inom planområdet, införs bestämmelse som reglerar att rekommenderade högsta ljudnivåer (som framgår i Naturvårdsverkets Rapport 6538 och Boverkets allmänna råd BFS 2020:2) från industri eller annan verksamhet inte överskrids vid närliggande bostadsbuss exponerade fasad.

Bestämmelsen reglerar att verksamheter inom respektive fastighet ska anordnas så att rekommenderade ljudnivåer inte överskrids. Om området delas upp i flera fastigheter reglerar bestämmelsen att bullerreducerande åtgärder i första hand åtgärdas vid källan.

Trafikverket

Sikt/ Vegetation

Planen medger trädridå ut mot statlig väg. Träd och andra siktskymmande föremål ska placeras så att kravet på fri sikt uppfylls i anslutningarna till allmän väg. Krav på fri sikt enligt VGU ska framgå i plankartan.

Inom vägens säkerhetszon får det inte heller finnas fysiska hinder i form av fasta oefftergivliga föremål. Stambildande växtlighet får inte placeras inom säkerhetszonen för den aktuella vägen.

Planering & Utveckling

Anslutning

Trafikverket framförde i samrådet att det i plankartan saknas utfartsförbud mot väg 1086. Trafikverket godkänner inte att nya anslutningar anläggs till väg 1086 och kräver därför att plankartan förses med utfartsförbud utmed väg 1086, med undantag för den anslutning som ska finnas. Det är endast aktuellt med en anslutning till planområdet och placeringen av den bör ske i den norra delen av planområdet.

I god tid före genomförandet ska kontakt tas med Trafikverket som ska godkänna detaljutformningen 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 bl.a. anslutningens geometri och bredd, lutning, vattenavrinning etc. Anslutningen ska utformas enligt vid tidpunkten för genomförande gällande VGU (Vägar och gators utformning).

Behov av åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar till följd av exploateringen ska bekostas av kommunen/exploatören.

Planering & Utvecklings kommentar:

Sikt/ Vegetation

Bestämmelse om trädråd finns från E-området och vidare österut, inte mot väg 1086. Planering & Utveckling anser därmed att det finns goda möjligheter att uppnå siktkrav enligt VGU vid planerad anslutning.

Anslutning

Planering & Utveckling vidhåller att bestämmelse om utfartsförbud mot väg 1086 inte behövs då frågor om utfart mot allmän väg hanteras enligt bestämmelser i Väglagen 39§. Utformningen av detaljplaner görs alltid i avvägning mot 4 kap. 32 § PBL, som säger att "Detaljplanen får inte vara mer detaljerad än som behövs med hänsyn till planens syfte." Med Väglagen 39 § som stöd till genomförandet av detaljplanen görs bedömningen att detaljplanen inte behöver högre detaljeringsgrad i fråga om reglering av utfartsförbud mot väg 1086.

I planbeskrivningen förtydligas att Trafikverket ska godkänna detaljutformningen av den nya anslutningen mot väg 1086 samt att eventuella åtgärder till följd av exploateringen ska bekostas av kommunen/exploatören.

Lantmäteriet

Lantmäteriet har tagit del av planförslagets granskningshandlingar. Fokus har varit på genomförandefrågor. Lantmäteriet har inga synpunkter på planförslaget.

Planering & Utvecklings kommentar:

Noteras

Planering & Utveckling

Region Skåne

Synpunkterna som Region Skåne framförde kvarstår.

I den regionala utvecklingsstrategin för Skåne, *Det öppna Skåne 2030*, framhävs markanvändningskonflikter mellan exploatering och bevarande som en stor miljöutmaning för Skåne. Planområdet är idag skogsmark och Region Skåne anser att kommande byggnation bör utnyttja marken effektivt.

Närmsta kollektivtrafik finns två kilometer väster om planområdet, vid Hörby busstation. Region Skåne vidhåller att det långa avståndet inte innebär något attraktivt alternativ för arbetspendling med kollektivtrafik. Region Skåne är även fortsatt tveksam till kommunens bedömning att läget bidrar till ökad jämställdhet.

Planering & Utvecklings kommentar:

Planförslaget följer översiktsplanens intentioner att skapa ett verksamhetsområde intill väg E22 och trafikplats Hörby norra. Genom att utnyttja befintlig infrastruktur anser kommunen att exploateringen innebär ett effektivt markutnyttjande. Inom planområdet får respektive fastighet bebyggas till 45%. Detta bedöms vara en lämplig exploateringsgrad med tanke på att parkering med körvägar, uppställningsytor, etc. för verksamhetens behov ska rymmas inom fastigheten.

Planbeskrivningen har reviderats gällande möjlighet till arbetspendling till området med kollektivtrafik samt att det utvecklingen av industriområdet innebär begränsade möjligheter att bidra till en mer jämställd samhällsbyggnad.

Bygg & Miljö (internremiss)

- Egenskapsgräns för **n₁ och u** bedöms som svåräst gällande var den börjar/slutar. Så som planen upplevs nu sträcker sig både **n₁** och **u** runt hela östra, norra och delar av västra sidan. Om avsikten är att **E₁** ska vara avgränsande bedömer vi inte detta vara tydligt nog då denna av någon anledning har heldragna linjer istället för en användningsgräns eller egenskapsgräns.
- **U-område** planeras endast i den västra delen av området. Är detta tillräckligt för att säkerställa ettillförsel till den östra delen om området bebyggs enligt alternativ 2 i illustrationsplanen?
- I planbeskrivningen sida 16 skrivs att **radonmätningar** ska utföras vid ny- eller tillbyggnader och att frågan ska hanteras i bygglovsskedet. Vi bedömer att detta bör stå med som en planbestämmelse.
- Grävning för anläggande av utlopp, skyddsdikning eller markavvattning till en recipient kan vara **vattenverksamhet** och behöva anmälas till länsstyrelsen eller eventuellt kräva tillstånd.
- Beroende på vad det är för **dagvatten** som kommer avledas och hur det ska tas om hand, kan anläggningarna vara anmälningspliktiga till tillsynsmyndigheten.

Planering & Utveckling

Planering & Utvecklings kommentar:

E-området omges av en användningsgräns som även avgränsar u- och n1-område från varandra. Gränsen ses över till antagandeskedet så att den blir tydlig.

Om industriområdet delas upp i flera fastigheter får eltillförsel till den östra delen av planområdet säkerställas genom servitut.

Plan & Utveckling vidhåller att krav på radonmätning inte ska ingå som planbestämmelse då det regleras vid bygglovsskedet.

Exploatören är skyldig att följa gällande lagstiftning vid utveckling av området inklusive anmälning och tillstånd av eventuell vattenverksamhet.

Detaljprojektering av dagvattendiket kommer att ske i samråd med Mittskåne Vatten.

Kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen har inget att erinra mot planförslaget.

Planering & Utvecklings kommentar:

Noteras

Tekniska nämnden

- Inga synpunkter för att uppföra gatan som föreslås
- Ny plats och kostnad för Hörby Cykelklubbs mountainbikebana bör säkerställas.

Planering & Utvecklings kommentar:

Ny placering och kostnad för Hörby Cykelklubbs mountainbikebana är en separat process och regleras inte i detaljplanen.

Mittskåne Vatten

Mittskåne Vatten har granskat planhandlingarna och är positiva till de tillägg och ändringar som gjorts sedan samrådsskedet. Följande synpunkter kvarstår:

Dagvatten

För att dagvattnet ska kunna avrinna ytledes mot recipienten Hörbyån i söder, måste vattnet i slutändan ansluta till befintligt dike öster om återvinningscentralen. Detta är beskrivet i planbeskrivningen och måste säkerställas vid genomförande.

Planering & Utvecklings kommentar:

Detaljprojektering av dagvattendiket kommer att ske i samråd med Mittskåne Vatten.

Planering & Utveckling

Hörby Cykelklubb

Granskning

Hörby cykelklubb som har ett nyttjandearrende på del av fastighet Hörby 43:47, Stavröd till och med 2022 motsäger sig förslaget som är utskickat på granskning per post 2020-06-18. Vi från styrelsen i klubben har inte haft någon dialog till lösning av vår verksamhet med någon tjänsteman eller företrädare från Hörby kommun. Vi kommer motsäga oss dels byggnationen på aktuell fastighet och även försäljningen till Ragnsells på den närliggande fastigheten.

Bakgrund

Hörby cykelklubb startades våren 2018 av 5 st engagerade mountainbikecyklister och i samband med starten började även Hörby Mountainbikebana byggas. Banan tillhör idag Skånes bästa banor och det har idag 2020-06-29 cyklats 11 206 varv sedan 2018 och gästas dagligen av tiotalet cyklister. Stora cykelprofiler har besökt banan som är känd i mtb Sverige, som tex XX, XX & XX. Det är cyklister som har SM, EM & VM-medaljer.

Banan mäter idag 34 km och Hörby cykelklubb har satsat omkring 200 – 250 000 kr med hjälp av sponsorer, bidragsgivare, privatpersoner samt satsat tusentals ideella arbetstimmar. I våras i en del av vår satsning att få en 5 km tävlingsbana som håller UCI klass och kan arrangera stora tävlingar köptes en ny grafisk profil in och ett namnbyte till Hörby MTB Arena skapades.

Synpunkter

När vi tecknade nyttjandearrendet med kommunen 2019 fick vi uppfattningen om att vår verksamhet skulle vara trygg på området i en 10-årsperiod framåt. Hela arbetsgången sedan juni 2019 har varit oprofessionell från Hörby kommuns sida och vi känner inte att Hörby kommun är en trovärdig motpart. Trots upprepade inbjudningar har ingen från kommunen besökt oss för att diskutera möjliga lösningar. Vid en offertförfrågan från professionell banbyggare ”Svenska cykelbanor AB” hösten 2019 uppgår dagens värde av banan till 1,9 miljoner + moms.

Slutsats

Hörby MTB Arena bidrar till viktig besöksnäring, hälsofrämjande effekter och något ställe för barn och ungdomar att få utlopp för rörelse och energi. Att sedan följderna av det är inkomster till den lokala handeln för det inte sämre. Men att kommunen väljer att långsamt kväva en av kommunens största föreningar och radera Skånes bästa MTB-arena är beklagligt.

Planering & Utvecklings kommentar:

Frågan om den nyttjanderätt som finns för mountainbikebanan förs parallellt med detaljplanen mellan kommunen som markägare och cykelklubben som nyttjanderättshavare. Detta är inte en fråga som hanteras i själva detaljplanen utan behöver hanteras separat.

Planering & Utveckling

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har gått ifrån användning av konventionellt system för brandvattenförsörjning till alternativt system. Det innebär att längre avstånd mellan brandvattenposter än vad som beskrivits i detaljplanen tillåts, men ställer istället större krav på vattenflöde och tillförlitlighet på de vattenposter som finns. Systemet bygger på att räddningstjänstens tankfordon används för rundkörning och förser med brandvatten. Det är därför av största vikt att möjlighet för effektiv rundkörning finns, så att tankfordonen inte behöver backa längre sträckor. Räddningstjänsten uppmanar samhällsbyggnadsförvaltningen att planera för brandvattenförsörjningen i samråd med räddningstjänsten och MittSkåne Vatten.

Vidare anser räddningstjänsten att det vore önskvärt med två tillträdesvägar till området, antingen via gatunätet eller via räddningsväg.

Planering & Utvecklings kommentar:

Stora delar av planområdet kommer att bestå av hårdgjorda ytor och det bedöms finnas goda förutsättningar för att ordna så att en effektiv rundkörning kan anordnas inom området. Behov av ytor för rundkörning förs in i planbeskrivningen.

Inom naturområdet i den södra delen av planområdet införs bestämmelse om att räddningsväg får anordnas. Bestämmelsen medför att räddningsväg kan anläggas mellan infarten till återvinningscentralen och industriområdet.

Försvarmakten

Försvarmakten har inga synpunkter i rubricerat ärende.

Planering & Utvecklings kommentar:

Noteras

Svenska Kraftnät

Svenska kraftnät har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende och har ingenting att erinra mot upprättat förslag. Nedan gäller vid förändringar av distributionsnätet:

Vid förändringar av distributionsnätet, i form av nya anslutningar eller jordtag, kan särskilda säkerhetsåtgärder och mätningar behöva utföras i samverkan med Svenska kraftnät. Dessa förändringar ska anmälas till Svenska kraftnät i enlighet med 3 § elsäkerhetsförordning (2017:218), om det inte är uppenbart att det saknas ett sådant påverkanssamband som avses i den paragrafen.

Planering & Utvecklings kommentar:

Noteras

Planering & Utveckling

Kraftringen

I planbeskrivningens genomförandedel står att ledningsrätter ska bildas för ledningsägarnas ledningar inom planområdet. Kraftringen avser inte att ansöka hos Lantmäterimyndigheten om ledningsrätt för de ledningar som kommer att byggas. Istället tecknar bolaget servitutsavtal med berörda markägare enligt mallar som finns och är framtagna av branschorganisationen Energiföretagen. Servitut avses även tecknas för nätstation inom E-område. Kraftringen önskar inte äga marken inom E-området. Nödvändiga servitutsavtal bör tecknas innan ledningar respektive station byggs.

Planering & Utvecklings kommentar:

Planbeskrivningen revideras avseende ledningsrätter och servitut.

Planförslaget styr inte ägandeförhållanden för E-området vilket framgår av planbeskrivningen.

Merab

Merab har inget att tillägga det svaret som vi har skickat in i april, nämligen nedanstående:

Söder om planområdet ligger Stavröds återvinningscentral. Tidigare var anläggningen Hörbys avfallsanläggning och en nedlagd deponi ligger på området. Denna kommer att täckas inom de kommande åren. Dikena som ligger runt anläggningen är avskärande/upsamlade diken för lakvattnet som sedan leds vidare till en lakvattendamm söder om deponin.

Med anledning av deponins placering vill Merab påtala vikten av att ytterligare grundvatten eller ytavrinnande vatten inte tillförs området, då detta riskerar att påverka befintlig och framtida lakvattenhantering. Man vill alltid eftersträva att minska mängden lakvatten från deponier så mycket det går eftersom en ökad mängd lakvatten bland annat medför ökade behandlingskostnader. Att tillföra ytterligare vatten är därför inte önskvärt. Det ser ut som om dagvatten från planområdet kommer att avledas på behörigt avstånd från deponin och därmed inte kommer att ha någon påverkan. Det bör dock säkerställas att exploatering inom planområdet inte ger en höjd grundvattennivå inom området för avfallsanläggningen då detta kan påverka utflödet av lakvatten från deponin i förhållande till hur det är i dagsläget.

Planering & Utvecklings kommentar:

Stora delar av industriområdet kommer att bestå av hårdjord mark och merparten av dagvattnet kommer att avledas från planområdet via planerade dagvattenanläggningar istället för att infiltreras till grundvattnet. Därmed bedöms grundvattennivåerna inom området för avfallsanläggningen inte höjas till följd av planens genomförande.

Planering & Utveckling

Sakägare 1

Utifrån er granskning av detaljplan för del av Hörby 43:47 Stavröd, Hörby kommun.

Här kommer mina synpunkter, eller yttrande. Jag tar här upp de delar av planen som känns oroande och som vi vill att ni beaktar för oss boende i området. Vi har valt att bo i Stavröd, för att bo på landet. Trafiken har ökat mycket sedan vi flyttade dit. Vi vill inte att vårt boende ska påverkas av fler negativa påverka händelser i område. Jag har markerat text i rött som jag vill uppmärksamma och ge synpunkter på och lagt till kommentar efter varje stycke i kursiverad stil.

I enlighet med översiktsplanen planläggs området för att **möjliggöra etablering av trafikintensiva, tunga, och ytkrävande företag som på grund av sin verksamhet inte är lämpliga att placera närmare Hörby tätort.** Området kommer bli ett komplement till verksamhetsområdet väster om trafikplatsen som är planlagt för mindre, icke störande verksamheter, handel och service. *Vi som har valt boende i området vill inte heller ha denna verksamhet nära oss och hänsyn måste tas till detta. Jag föreslår att verksamheten kan förläggas i området närmre återvinningscentralen, där avståndet blir längre till de boende.*

Transformatorstation Lagstöd: PBL (2010:900) 4 kap. 5 § 1 st. 3 p. Tekniska anläggningar är en generell användningsbestämmelse som bör tillämpas för områden för tekniskt ändamål. **Med hänsyn till eventuella störningar bör användningen alltid preciseras.** Förklarande text: För att möjliggöra uppförande av en transformatorstation i planområdets norra del planläggs ett ca 100 m² stort område för transformatorstation. *Om denna station medför buller eller andra störningar måste den byggas in eller förläggas, så den inte stör omgivningen.*

Ett exempel på bullerdämpande åtgärder är att utforma byggnaderna på ett sådant sätt att de omsluter bullerkällorna och ger en ljuddämpande effekt för omkringliggande bostäder. Mer exakt utformning av bullerskyddsåtgärder bör utredas i samband med bygglovsansökan. För att få en bild av konsekvenserna av en mycket bulleralstrande verksamhet har en flismaskin modellerats in i den alternativa utformningen (Alternativ 2). Det bedöms som olämpligt att bedriva en sådan starkt bullrande verksamhet i någon stor utsträckning utan några bulleråtgärder. Detta gäller framförallt kvälls- och nattetid då 15 byggnader beräknas få överskridna värden på kvällen och vid 18 av 20 bostadshus beräknas det ekvivalenta riktvärdet nattetid på 40 dBA överskrids. Även dagtid överskrids värdena vid 12 bostadsbyggnader. Att en sådan maskin är i drift i den utsträckning som beräknas i denna utredning är högst ovanligt men det är ett bra exempel på hur bullerspridningen ser ut i ett värsta fall. Vid både ihållande och sporadisk drift riskerar man dessutom att det maximala riktvärdet överskrids om drift ska förekomma nattetid. Bortser man från bulleralstringen från flismaskinen bedöms de ekvivalenta värdena vara i stort sett identiska med beräkningarna som gjorts för det primära utformningsalternativet (Alternativ 1). *Det oroar oss mycket att det planeras för en verksamhet som kan störa vår miljö och boende. Här måste man titta på lösningar som beaktar vårt boende. Att det även kan bli en verksamhet som är igång nattetid, så är det mycket viktigt att planeringen måste utgå från att vi inte ska störas av detta.*

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. Vid samhällsplanering är barnperspektivet viktigt att beakta. Till exempel är barn- och unga, precis

Planering & Utveckling

som de äldre, en extra utsatt grupp i samhället vars vardag och rörelsemönster kraftigt kan försämrats om den fysiska miljön inte erbjuder trygga och säkra miljöer. **Planförslaget innehåller inga verksamheter som berör barn eller unga.** Trafik till och från planområdet bedöms huvudsakligen ske via trafikplats Hörby norra där få barn eller unga rör sig. Planförslaget bedöms därmed få inga eller små konsekvenser ur ett barnperspektiv. Befintlig mountainbikebana föreslås omlokaliseras. *Här är många barn/ ungdomar som cyklar, går, som bor i området. Jag anser att ni bör undersöka att infarten läggs i samma infart som Återvinningscentralen, så den inte påverkar befintlig trafik med två infarter samt kommer långt ifrån boende. Det är även många motionärer som går/ cyklar gamla järnvägen upp till Åspinge och passerar denna väg ner till Hörby. Det är många varje kväll som vi ser motionera här.*

Den samlade konsekvensbedömningen innefattar både miljökonsekvenser, ekonomiska konsekvenser och samhällskonsekvenser. Planförslaget bedöms riskera att medföra vissa negativa konsekvenser för luft- och vattenkvaliteten samt landskapsbilden i jämförelse med nuläget. Planförslaget bedöms dock inte leda till överskridande av miljökvalitetsnormer för luft och vatten. **För att begränsa planförslagets påverkan på landskapsbilden ska en trädrida finnas i planområdets norra och östra del. För att säkerställa att riktvärden för industribuller inte överskrids vid närliggande bostäder ska bullernivåer och eventuell skyddsåtgärder utredas i samband med bygglovsansökan. Detta kan påverka vår miljö och även påverka värde på våra fastigheter. Det är av yttersta vikt att det läggs mycket arbete och planering för att förhindra all påverkan. Vi har även mountainbikebanan som används flitigt och som nu är hotad av att läggas ned.**

Hur mycket bullrar vägtrafiken, Boverket 2016. Dokumentet beskriver hur buller kan på enkelt sätt utredas för att svara på frågan om kommande bostäder utsätts buller från vägtrafiken samt om ytterligare utredningsarbete behövs. *Vi har redan mycket ljud från E 22 samt väg 1086, där det finns lantbruk och företag längs vägen som medför mycket trafik. Här behöver infart och utfart läggas med minsta möjliga påverkan för oss boende.* Kollektivtrafik Inga förändringar planeras för kollektivtrafiken. Planförslaget innebär att arbetsplatser tillkommer i området vilket kan ge ökat underlag för kollektivtrafiken. *Detta medför också mer trafik.*

Jag hoppas att stor hänsyn tas till att miljön inte påverkas för oss boende.

Planering & Utvecklings kommentar:

Planområdet har utformats för att rymma den planerade industribyggnaden om ca 22 000 m² och är därför inte möjligt att placera närmare återvinningscentralen. I söder ansluter det föreslagna industriområdet mot återvinningscentralen och mellan de båda verksamheterna måste ytor för dagvattenhantering finnas. Mot norr, väster och öster följer planområdet det förslag på framtida verksamhetsområde som pekas ut i gällande översiktsplan.

Byggrätten för transformatorstationen är 36 m² stor vilket förtydligas i planbeskrivningen. Transformatorstationen bedöms inte generera buller som stör närliggande bostadsfastigheter.

För att säkerställa en god ljudnivå för befintliga bostäder, oavsett vilken verksamhet som etableras inom planområdet, införs bestämmelse som reglerar att rekommenderade högsta ljudnivåer (som framgår i Naturvårdsverkets Rapport 6538 och Boverkets allmänna råd BFS 2020:2) från

Planering & Utveckling

industri eller annan verksamhet inte överskrids vid närliggande bostadsbus exponerade fasad. Bestämmelsen reglerar att verksamheter inom respektive fastighet ska anordnas så att rekommenderade ljudnivåer inte överskrids. Om området delas upp i flera fastigheter reglerar bestämmelsen att bullerreducerande åtgärder i första hand åtgärdas vid källan.

Utfartens placering har tagits fram tillsammans med Trafikverket utifrån deras krav. Trafikverket vill inte att den befintliga anslutningen används till det nya verksamhetsområdet utan att en ny anslutning görs. Placering av denna har hanterats i en extern trafikutredning. Anledningen till att en ny separat anslutning föreslås är också att inte blanda de olika trafikslag som finns till Stavröds återvinningscentral och till industriområdet. Rent logistiskt är det också svårt med en matning söder ifrån till det nya verksamhetsområdet utan denna behöver förläggas längre upp i norr i planområdet.

Planförslaget följer översiktsplanens intentioner att skapa ett verksamhetsområde i närhet till väg E22. Detta innebär att området kommer att ändra karaktär från naturmark till industriområde. För att begränsa exploateringens påverkan på närliggande bostäder finns bestämmelse om att trädridå ska finnas längs områdets norra och västra gräns. Bestämmelse finns också som ska säkerställa en god ljudmiljö vid närliggande bostäder. Ny placering av mountainbikebanan är en separat process som inte regleras i detaljplanen.

Genomförd bullerutredning visar att planens genomförande inte föranleder några ytterligare åtgärder för att skydda närliggande bostäder mot trafikbuller eftersom det rekommenderade tröskelvärdet inte överskrids. Planförslaget ger ökat underlag för kollektivtrafiken men inga förändringar av kollektivtrafiken planeras till följd av planens genomförande.

Carin Holst
Tf Planerings- & utvecklingschef

Fredrik Tigerschiöld
Planarkitekt