

KS/2016/755

▶ **SAMRÅDSREDOGÖRELSE**  
**DETALJPLAN FÖR**  
**BRUNNBY-BRÄCKE 9:3 MED FLERA**  
**HÖGANÄS KOMMUN, SKÅNE LÄN**



Planområdet markerat med röd begränsningslinje

2023-06-08



**HÖGANÄS**  
**KOMMUN**



## BAKGRUND OCH SYFTE

### BAKGRUND

I samband med framtagandet av en ny kommunövergripande översiktsplan inkom fastighetsägaren till Brunnby-Bräcke 9:3, 2014-04-03, till planavdelningen med ansökan om planbesked. Syftet med planansökan är att pröva markens lämplighet för fribyggartomter och lägenheter. Med ansökan bifogades två skissförslag på möjlig exploatering. Förslaget visar knappt 40 byggnader med runt 70 bostäder sammanlagt. Skissen har i ett senare skede reviderats.

Kommunstyrelsens tekniska utskott har tidigare beslutat, 2010-03-09, att ej medge planläggning av fastigheten Brunnby-Bräcke 9:3 för bostadsändamål då det inte finns stöd i antagen översiktsplan. Lokalisering av ny villabebyggelse bör enligt beslutet provas i översynen av den kommunomfattande översiktsplanen. Kommunstyrelsen avslag även en begäran om detaljplaneläggning (2007-01-16) för fastigheterna Brunnby-Bräcke 9:3 och 9:2. Orsaken har framför allt varit ovisshet kring framtida dragning av väg 111.

Fastigheten omfattas idag ej av någon detaljplan. Tidigare har fastigheten berörts av två detaljplaner men dessa upphävdes 1994 i syfte att möjliggöra byggandet av en anslutning av ny vägdragning av 111:an från Höganäs till Nyhamnsläge.

Kommunstyrelsens beslutade 2016-04-05 att samhällsbyggnadsförvaltningens plan- och bygglovsavdelning får i uppdrag att inleda planläggning för Brunnby-Bräcke 9:3 med flera.

### DETALJPLANENS SYFTE

Detaljplanens syfte är att skapa möjlighet till uppförande av ett nytt bostadsområde med blandad typologi av friliggande villor samt radhus och flerbostadshus.

### PLANARBETETS GÅNG

#### PLANFÖRFARANDE OCH PLANPROCESSEN

Planen genomförs med standardförfarande. Planen antas av kommunfullmäktige.

#### PLANSAMRÅD

Plansamråd genomfördes 3 till 24 maj 2022. Underrättelse om samråd har skett genom utskick i enlighet med fastighetsägarförteckning och sändlista, annons i ortens dagstidning Helsingborgs Dagblad, kommunens hemsida den 3 maj 2022 samt annonsering på kommunens anslagstavla.

Samrådsmöte hölls den 12 maj 2022 kl. 17:00-19:00 i Nyhamnsskolans matsal. Sammanlagt deltog 22 personer och 4 tjänstemän (Besnik Nikq, ansvarig handläggare; Liridon Tetaj, biträdande planarkitekt; Emil Sydvardt exploateringsingenjör och Gulistan Batak, planchef) från kommunen.

Vid mötet redogjordes om planprocessen och planförslaget presenterades. Frågor och synpunkter under samrådsmötet handlade bland annat om:

#### GC-VÄG

Närboende framförde att den lämpligaste dragningen av GC-vägen är utmed väg 111. Det är viktigt att ordna en GC-väg som ansluter till skolan, men det är fel att lägga den på östra sidan om villorna längs väg 111.

#### VÄG 111

Antalet bostäder överstiger de 50 bostäder som beskrevs i ÖP vilket ger ökad trafikmängd. Närboende menar att det finns risk för köbildning och ökade problem att köra ut på vägen. Det framkom även synpunkter på att Tyréns trafikutredning använder sommartrafiken från år 2009 men att trafiken ökat då det rör sig allt fler turister längs kusten.

Boende framför att i trafikutredningen så anges att det råder väjningsplikt mot väg 111 medan det i själva verket är stopplikt.

De flesta som flyttar till området vill kunna ta sig till stranden och bada. Det framkom frågor om hur de som flyttar in i området ska nå ner till vattnet och bada.

#### NY DRAGNING VÄG 111

Närboende lyfte även frågor om den nya dragningen av väg 111 öster om planområdet och ifrågasätter om det kommer att byggas.

#### GESTALTNINGSPRÅGOR OCH BYGGNADSHÖJDER

Diskussion fördes om byggnadernas estetik inom planområdet. Mötet var överens om att det är svårt att karaktärisera villabebyggelsen för Nyhamnsläge och Strandbaden.

Närboende undrar varför ska det tillkomma fler bostäder. Man undrar även varför detaljplanen medger 7 meter byggnadshöjd och ser risk för att det blir 3-våningshus.

#### EKOLOGI

Närboende frågade om marken är klassad som jordbruksmark och undrade om den växtlighet som finns på fastigheten kommer kunna sparas.

#### TEGELMUR

Diskussion fördes om en tegelmur som finns vid gränsen mellan 9:3 och 9:10. Det är oklart vilken fastighet den tillhör.

#### ***Kommentar:***

##### *GC*

*Gång- och cykelbanan sträckning genom planområdet har utretts sedan samrådet utifrån dialog med Trafikverket och närboende norr om planområdet. Planförslaget har i detaljplanens granskningsversion ändrats så att GC-banan sträcker sig längs den östra sidan av väg 111 med en passage över vägen norr om planområdets infart som övergår i en gångstig genom skogspartiet fram till GC-vägen som går på gamla banvallen. Förslaget innebär att GC-vägen byggs ut mellan busshållplatserna Stora Skärsvägen och Tallbacken så att området förbinds till de kollektivtrafik samt skola och livsmedelsbutik i Nyhamnsläge. GC-vägen bedöms inte strida mot gällande detaljplan och kan i huvudsak ligga på kommunal mark vilket medför att planområdet kan minskas norr om området.*

*Kopplat till detaljplanens genomförande ordnas även en passage som korsar väg 111 och leder fram till den gamla banvallen.*

### VÄG 111

Trafikverket utförde en mätning av trafiken på väg 111 2017 som visar på 6570 fordon per årsmedeldygn. I trafikutredningen har siffrorna sedan räknats upp till en prognos för 2044 utifrån Trafikverkets metodik vilket innebär en uppräknings från 6570 per dygn (2017) till 9319 per dygn (2044). För sommartrafik har trafikutredningen utgått från siffror från 2009 och därmed gjort en större uppräknings från 9384 per dygn (2009) till 16 289 per dygn (2044).

Trafikutredningen har baserats på siffror från 2009 eftersom senare trafikmätningar leder till lägre resultat och kan ha påverkats av tillfälliga förändringar kopplade till Covid 19-pandemin. Eftersom utredningen tar höjd för en så stor trafikökning bedöms det inte finnas behov av nya mätningar. Den ökning av trafik på väg 111 som området bidrar med beräknas till 270-360 trafikrörelser (ÅDT) vilket ger en ökning på ca 5 procent i jämförelse med mätningen 2017. Därmed bedöms inte trafikökningen vara avgörande för trafiksituationen längs väg 111.

Kapacitetsberäkningar, med uppräknings till fordonstrafik för 2044, har utförts för korsningspunkten där in-och utfart från området kommer att ske. Utredningen visar att det nya bostadsområdet inte bedöms bidra till några kapacitetsproblem i anslutning till eller på väg 111. Diskussionen kring möjligheterna att köra in och ut från respektive fastighet längs väg 111 bör i första hand ske mellan fastighetsägarna och väghållaren Trafikverket. Kommunen välkomnar lösningar som leder till en ökad trafiksäkerhet och trygghet för de som bor och vistas längs vägen. Den nya bebyggelsen bedöms inte vara så omfattande att trafikökningen får en avgörande betydelse för in- och utfart från fastigheterna längs väg 111.

För utfart på väg 111 gäller stoppliket vid gator och vägar som ansluter till riksvägen men väjningspliket vid utfart direkt från fastighet. Planbeskrivningens texter om trafik har förtydligats sedan samrådet.

### NY DRAGNING VÄG 111

Den nya sträckningen för väg 111 bedöms inte vara aktuell inom överskådlig tid vilket för med sig att detaljplanen inte har utgått från den nya sträckningen som en given planeringsförutsättning. Planbeskrivningen har förtydligats när det kommer till framtida dragning av väg 111.

### GESTALTNING OCH BYGGNADSHÖJDER

Bebyggelsen i Strandbaden och Nyhamnsläge är varierad i form, höjd och uttryck. Villabebyggelse dominerar men det finns även inslag av till exempel radbus och kedjebus. Husen är i regel låga men det finns en blandning av enplansbus, tvåplansbus och villor i ett och ett halvt plan.

Variationen i närområdets befintliga bebyggelse gör att det inte bedöms finnas något skäl att reglera den tillkommande bebyggelsens gestaltning. Avsikten är snarare att tillåta blandade upplåtelseformer och att hushålla med marken.

Regleringen av byggnadernas höjd är satt för att ge viss frihet och flexibilitet vid val av våningshöjd och takutformning i bygglovsskedet. Plankartans bestämmelser om bebyggelsens höjd har justerats sedan granskningen. Nockhöjden är satt till 8 meter ovan mark vilket inrymmer två våningar. Planbeskrivningen har kompletterats med en tydligare beskrivning av hur byggnader mäts vid reglering av nockhöjd.

Detaljplanen är utformad för ca 90 bostäder. Detaljplanen reglerar inte antalet hushåll utan bebyggelsens höjd och storlek. Antalet hushåll kan öka eller minska beroende på storleken på de bostäder som sedan byggs.

### JORDBRUKSMARK

*Endast en liten del av marken inom planområdet består av jordbruksmark. Huvuddelen av marken har tidigare varit handelsträdgård. Jordbruksmark definieras som åkermark, betesmark och slättermark där jordbruk kan bedrivas med vanliga jordbruksmetoder och maskiner vilket inte är inte möjligt på fastigheten. Marken är till vis del förorenad av den tidigare verksamheten vilket kräver sanering inför byggandet av bostäder.*

### EKOLOGI

*De ytor med störst naturvärde kommer att ligga inom allmän platsmark med regleringen natur. Där kommer kommunen ha ansvar för att naturvärdena bevaras och att marken sköts. Kommunen ha som målsättning att bevara så mycket av den befintliga naturen som är möjligt inom naturmarken och prioritera de utpekade naturvärdena. På delar av marken kan anläggningsarbeten krävas för att iordningsställa gångvägar och dagvattenhantering. Den trädrad med popplar som står längs den södra sidan kommer att tas ner och ersättas av ekar. Popplarna har hög ålder och bedöms inte vara säkra. Trädraden med lindar längs väg 111 planeras stå kvar.*

### TEGELMUR

*Tegelmuren står inte på ytor som ägs av kommunen eller kommer att ägas av kommunen. Detaljplanen kommer inte heller att innebära något skydd för muren och generellt skydd gäller bara stenmurar i anslutning till jordbruksmark. Det är därmed med upp till fastighetsägaren att ta reda på var fastighetsgränsen går samt bestämma om den ska stå kvar. Kommunen och Lantmäteriet kan bidra med kartor och tjänster för att klargöra var fastighetsgränsen går.*



## INKOMNA SYNPUNKTER

Under samrådstiden har 27 skrivelser inkommit. Nedan angivet datum i anslutning till skrivelsen står för den dag då den diarieförts i kommunen. I de fall yttranden innehåller synpunkter om planförslaget kommenteras detta med ställningstagande inför fortsatt planprocess.

I de fall de inkomna samrådsyttrandena varit långa har ansvarig handläggare sammanställt en kortare version som beskriver huvuddragen ur de inkomna synpunkterna. Samtliga yttranden kan läsas i sin helhet i kommunens diarium.

## MYNDIGHETER

### 1 - LANTMÄTERIET (2022-05-19)

#### FASTIGHETSGRÄNS MED OSÄKERT LÄGE I ANSLUTNING TILL KVARTERSMARK

Fastighetsgränsen mot Brunnby-Bräcke 9:3 saknar både enligt grundkartan och den digitala registerkartan inmätta gränspunkter.

Risken 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.

Det är 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. Förbättringar av gränspunkters lägesosäkerhet ska rapporteras till Lantmäteriet.

***Kommentar:** En gränsvisning har genomförts efter samrådet som indikerar små avvikelser mellan de utvisade koordinaterna och grundkartan. Gränsbestämning planeras att utföras innan detaljplanen vinner laga kraft.*

### 2 - SJÖFARTSVERKET (2022-05-24)

Sjöfartsverket har inga synpunkter på den föreslagna detaljplanen.

***Kommentar:** -*

### 3 – REGION SKÅNE (2022-05-24)

Region Skåne avstår från att yttra sig över aktuell detaljplan.

I handläggningen av detta ärende har enheten för regional planering, Skånetrafiken samt Regionfastigheter deltagit.

***Kommentar:** -*

### 4 - TRAFIKVERKET (2022-05-30)

Trafikverket och kommunen har genomfört en kartläggning av väg 111 som beskriver anspråk, underhåll, brister och behov. Kartläggningen kan ligga till grund för ett fortsatt arbete med exempelvis åtgärdsvalsstudier för mer geografiskt avgränsade avsnitt.

En ny sträckning av väg 111 är kommunens intentioner, men förslaget har inte utretts vidare och finns inte med i några ekonomiska planer fram till 2033. Detta bör förtydligas i detaljplanen.

Trafikverket kan acceptera att det generella byggnadsfria avståndet kan frångås något och att 8 meter är ett lämpligt respektavstånd. Plusmarken måste däremot justeras så att inga byggnader ligger närmare än 8 meter från vägkant.

Den föreslagna cykelvägen finns inte med i Trafikverkets ekonomiska planer. En kommunal gång- och cykelväg ska anläggas utanför vägområdet. Vägområdet bör inte heller ingå i detaljplanen. Vägområdet går till fastighetsgräns eller 0,5 meter bortanför belysningsstolpar. Underhålla och avvattning från vägen måste ingå.

Det är svårtolkat var den skyddade allén är står i förhållande till gång- och cykelbanan. Träden bör markeras på plankartan och en 1,2 meter bred skyddsremsa bör finnas mellan träd och cykelbana. Kommunen bör även se över cykelbanans svängradier.

En passage över väg 111 är en förutsättning för detaljplanens genomförande och ska bekostas av exploitören /kommunen. Ett avtal ska tecknas mellan Trafikverket och kommunen angående genomförandet av gång- och cykelbana samt passager innan detaljplanen antas. Åtgärder inom vägområdet ska utformas enligt VGU och vägens funktion.

#### ANSLUTNING VÄG 111

Befintlig anslutning till statlig väg som kommer att behöva viss justering så att det är möjligt att stå fem meter in på anslutningsvägen utan att blockera gång- och cykelvägen. Allén kan försämra sikten vid anslutningen något, men dess höga naturvärden tas i beaktande.

I detaljplaneprocessen tar Trafikverket ställning till anslutningens placering samt val av korsningstyp. I god tid före genomförandet ska sedan kontakt tas med

Trafikverket ställer krav på bl.a. anslutningens geometri och bredd, lutning, vattenavrinning etc. Anslutningen ska utformas enligt vid tidpunkten för genomförande gällande VGU och ska godkännas av Trafikverket.

#### BULLER

Planområdet ska planeras och utformas så att riksdagens riktlinjer för trafikbuller inte överstigs vilket bör visas i en bullerutredning. Utredningen ska ta hänsyn till både ekvivalenta och maximala ljudnivåer vid befintlig trafikmängd samt för prognostiserade trafikflöden år 2040.

#### ÖVRIGT

Dagvattenfördröjningsmagasin bör förläggas minst 12 meter från vägområdet.

#### ***Kommentar:***

##### *NY VÄG 111*

*Den nya sträckningen för väg 111 bedöms inte vara aktuell inom överskådlig tid. Planbeskrivningen har förtydligats när det kommer till framtida dragning av väg 111.*

##### *TRANSFORMATORSTATION*

*Plankartan har justerats så plusmarken ligger 8 meter från vägkanten.*

#### GC

*Dragningen av gång- och cykelvägen har justerats i dialog med Trafikverket efter samrådet. Finansieringen av GC-vägen behandlas i exploateringsavtal samt i avtal mellan kommunen och Trafikverket så att utbyggnaden inte belastar Trafikverket.*

#### PASSAGE

*Från planområdet planeras en passage över till väg 11 norr om planområdets infart. Utformningen har stämts av med Trafikverket inför granskning.*

#### AVTAL

*Finansieringen av GC-väg och passager ska behandlas i exploateringsavtal samt i avtal mellan kommunen och Trafikverket så att utbyggnaden inte belastar Trafikverket.*

#### ANSLUTNING VÄG 111

*Utformningen av in- och utfarten till väg 111 har studerats och stämts av med Trafikverket inför granskning.*

#### TRAFIKBULLER

*I arbetet med områdets utformning har en trafikbullerutredning tagits fram. Slutsatsen är att grundriktvärdena för bullernivåer vid fasad klaras men att uteplats närmast väg 111 kan kräva placering runt hörn eller avskärmning för att klara riktvärdet. Utredningen ingår i granskningshandlingens bilagor.*

### 5 - LÄNSSTYRELSEN (2022-05-19)

#### FORMELLA SYNPKUNKTER

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

*Riksintresse Högexploaterad kust 4 kap. 1 § och 4 § MB*

Planområdet ligger inom riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kap. 1 § och 4 § miljöbalken. Kommunen behöver redogöra för sin bedömning av att utveckling av planområdet är av sådan karaktär att de kan omfattas av undantagsregeln.

*Risk för översvämning*

Länsstyrelsen efterfrågar en riskbedömning avseende ökad nederbörd, med ett resonemang om hur detta identifierade hot ska hanteras. Vidare beskrivs i planbeskrivningen att grundvattenytan påträffats 0,5–0,8 meter under markytan. Länsstyrelsen anser med anledning av detta att kommunen bör utvärdera om det är lämpligt med källare inom planområdet.

Länsstyrelsen noterar att inte alla ytor för hantering av dagvatten inte finns säkerställda på plankartan. Länsstyrelsen anser att detta behöver kompletteras.

Bestämmelse asfaltering och hårdgörande av gator och bilplatser bör kompletteras med bestämmelse om marklov enligt 9 kap. 12 § punkt 3 PBL. Detta för att kommunen ska kunna följa upp översvämningensrisken.

*Hälsa och säkerhet – buller*

Länsstyrelsen menar att handlingarna måste kompletteras så att det framgår vilka bullernivåer som planområdet beräknas utsättas för. Beräkningen ska ta hänsyn till



framtida trafik och värdet för buller beräknas till den gräns för byggrätt som planen medger i full utbyggnad, för samtliga våningsplan, och inte utifrån illustrationsplan.

#### *Hälsa och säkerhet – markföroreningar*

I de två miljötekniska undersökningarna som har utförts har en rad föroreningar uppmätts i halter som kan utgöra risk för människors hälsa och säkerhet. I kartor med provpunkter från miljöteknisk markundersökning från år 2020 verkar det finnas byggnader med lagerlokal och pannrum inom planområdet där man inte provtagit marken, vilka kan utgöra ytterligare risk för föroreningar. I miljöteknisk undersökning utförd år 2016, uppmäts klorerade alifatiska kolväten men källan har inte fastställts. Eventuella föroreningar med dessa ämnen bör utredas grundligt.

Det behöver av planhandlingarna framgå vilka markföroreningar som är aktuella inom området och vilka efterbehandlingar som krävs för att göra marken lämplig för ändamålet, vilket saknas.

Om föroreningar inte avses hanteras innan detaljplanen antas ska plankarta förses med villkor enligt 4 kap. 14 § fjärde punkten PBL. Åtgärderna ska vara så preciserade att det är möjligt för den enskilde fastighetsägaren att förutsäga vilka fysiska åtgärder som krävs och hur mycket de kan kosta.

#### *Hälsa och säkerhet – risker, transformatorstation*

Länsstyrelsen efterfrågar en riskbedömning avseende anläggningens elektromagnetiska fält i vid transformatorstation eftersom planförslaget ger byggrätt för bostäder direkt intill byggrätt för transformatorstationen.

#### *Hälsa och säkerhet – trafiksäkerhet*

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att den justerade anslutningens placering samt val av korsningstyp behöver godkännas av Trafikverket, varför kommunen behöver ta kontakt med Trafikverket i frågan. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen för en fortsatt dialog med Trafikverket angående passage vid väg 111.

### LÄNSSTYRELSENS RÅDGIVNING

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

#### *Undersökning av betydande miljöpåverkan*

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.

#### *Information om biotopskydd*

Stenmurar samt alléer, som omfattas av biotopskydd bibehåller sitt skydd även när de ligger inom detaljplan. Vid planläggning ska planen så långt möjligt utformas för att bibehålla samt undvika skada på skyddade biotoper. Om dispens är en förutsättning för att genomföra planen bör det sökas i ett tidigt skede i planprocessen.

Samtliga biotopskyddade murar bör ges skydd i plankartan genom planbestämmelse. Om stenmurarna ska ligga inom bostadstomt, bör det även tydligt framgå av planen att det är förbjudet att skada murarna även efter att planen är antagen.

I samrådsunderlaget anges att en allé planeras att ersättas med en ekallé, samt att anläggande av GC-väg påverkar en av alléerna. Åtgärder som kan skada träd i allén, t.ex.

avverkning, är förbjudet utan dispens från biotopskyddet och skyddet för alléträd omfattar även trädens rotzon.

#### *Information om skyddade arter*

Arten skogsknipprot är fridlyst enligt 8 § artskyddsförordningen och dispens kan enbart lämnas restriktivt. Det finns ingen garanti att dispens kan lämnas för flytt av en fridlyst art till en ny växtplats. Inventeringen är 5 år gammal, och artens utbredning och växtplatser kan ha ändrats sedan dess, samt innan planen når antagande. Om fridlysta arter tillkommer inom planområdet efter planens antagande och kan skadas av ett plangenomförande, är åtgärden förbjuden utan artskyddsdispens.

#### *Information om naturmiljö*

Länsstyrelsen anser att kommunen tydligare bör ta ställning till planens påverkan på naturmiljön, och överväga att undanta samtliga ytor med påtagligt naturvärde från exploatering.

#### *Information om kulturmiljö*

Planområdet ligger även i utkanten av särskilt värdefullt område utpekade i Länsstyrelsens regionala kulturmiljöprogram. Utifrån kulturmiljösynpunkt bedöms förslaget vara genomförbart.

### LÄNSSTYRELSENS BEDÖMNING

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende riksintresse för högexploaterad kust, risk för översvämning, buller, markföroreningar och risker avseende transformatorstation varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11 §§ PBL.

#### ***Kommentar:***

##### ***HÖGEXPLOATERAD KUST***

*Området är ett utpekade utbyggnadsområde i Höganäs översiktsplan och planområdets utveckling är en del av befintliga orters utveckling. Utbyggnaden är inte av sådan karaktär att den riskerar att skada de samlade natur- och kulturvärdena inom kustlandskapet. Området har inte några särskilda värden för turismen och det rörliga friluftslivet.*

##### ***ÖVERSVÄMNING***

*Översvämningssituationen har utretts vidare sedan samrådet genom förprojektering med höjdsättning. Utifrån den höga grundvattennivån är det inte troligt att källare byggs inom området. I bygglovskedet kommer det att ställas höga krav på konstruktionen under marknivån om det blir aktuellt att bygga källare.*

*Plankartan har kompletterats med bestämmelse om att damm ska anläggas inom allmän plats.*

##### ***TRAFIKBULLER***

*I arbetet med områdets utformning har en trafikbullerutredning tagits fram. Slutsatsen är att grundriktvärdena för bullernivåer vid fasad klaras men att uteplats närmast väg 111 kan kräva placering runt hörn eller avskärmning för att klara riktvärdet. Utredningen ingår i granskningshandlingens bilagor.*

##### ***MARKMILJÖ***

*En fördjupad markmiljöutredning har genomförts sedan samrådet. Planbeskrivningen har kompletterats med utredningens resultat och föreslagna åtgärder. Plankartan har kompletterats så att markanvändningen villkoras med att åtgärder har genomförts.*

## TRANSFORMATORSTATION

Utformningen av den nordvästra delen av planområdet har ändrats vilket medfört att avståndet mellan bostäder och transformatorstation nu är längre. Det bedöms därmed inte nödvändigt att studera anläggningens elektromagnetiska fält närmare.

## VÄG 111

Kommunen har fört dialog med Trafikverket och gjort justeringar i förslaget utifrån Trafikverkets synpunkter inför granskningen.

## BIOTOPSKYDD

Den ändrade dragningen av gång- och cykelvägen medför att det inte krävs ingrepp i någon av de skyddade murarna för att genomföra detaljplanen. Ytor i anslutning till planområdets gräns är inte planlagda för byggnader utan för allmän plats eller kvartersmark där byggnader inte får uppföras. Eftersom stenmurarna är skyddade utifrån 7 kap 11 § miljöbalken bedöms det inte vara nödvändigt eller önskvärt att också införa skydd i detaljplanen.

Att byta ut trädraden med poppel är lämpligt som skyddsåtgärd och för att säkra den gröna strukturen och kvaliteten i området långsiktigt. För att ge ett långsiktigt skydd har plankartan stora områden med allmän plats och prickmark i anslutning till plangränsen.

Placering och utformning av gång- och cykelvägen längs väg 111 har studerats inför detaljplanens granskning med slutsatsen att utbyggnad kan ske utan att träden skadas.

## SKYDDADE ARTER

En avvägning har gjorts utifrån intresset att ordna nya bostäder i en sammanhållen och väl utformat bostadsområde och att tillvarata de olika biologiska värdena som finns inom området. De biologiska värdena bevaras till mycket stor del genom ytor av allmän plats och prickmark men utspridda individer av bevarandevärda arter kommer ändå att behöva flyttas eller tas bort. Området blir mycket svårt att bebygga om områdets struktur ska planeras utifrån enskilda individer av växter. I stället har inriktning varit att undvika bebyggelse i de delar som har flest skyddade arter och högst naturvärden. Inför byggskedet bör ansökan om dispens lämnas in för att flytta arter.

# INTERNT

## STADSMILJÖAVDELNINGEN (2022-05-03)

Stadsmiljöavdelningen har synpunkter på gatornas utformning ser att de bör vara 7 meter breda.

Parkering bör inte ske på gatumark och kommunen kommer att använda en hög p-norm. Cykelbanans dragning bör ses över och läggas längs matargatan ur trygghetssynpunkt. Stadsmiljöavdelningen har även synpunkter på lutningen på dagvattenanläggningar, bestämmelser på plankartans prickmark samt markanvändning för infarter.

### **Kommentar:**

Områdets utformning har justerats så att gatornas bredd blir 6 meter utifrån överenskommelse med stadsmiljöavdelningen. Separat gångbana är inte aktuellt eftersom området planeras för låga hastigheter där trafikanter av olika slag kan blandas.

Området är planerat utifrån kommunens p-norm men inriktningen att all parkering ska ske på kvartersmark.

*Plankartan har justerats så att e1 och prickmark inte kombineras på samma yta.*

*Infart till fastighet ska inte ske på park eller naturmark.*

*Cykelbanans dragning och utformning har ändrats sedan samrådet.*

*Gatunätet har till viss del rätats ut i dialog med stadsmiljöavdelningen.*

#### **EXPLOATERINGSAVDELNINGEN (2022-05-12)**

Planförslaget möjliggör en utökning av byggrätten inom kvartersmark. Exploateringsavdelningen ställer sig positiv till att planen möjliggör förtätning av området och har inga synpunkter på förslaget.

**Kommentar:** -

#### **RÄDDNINGSTJÄNTENSEN (2022-05-20)**

Räddningstjänsten har inget att erinra.

I övrigt beakta att:

- Tillgängligheten för räddningstjänstens fordon säkerställs.
- Kontakt tas med Räddningstjänsten vid en eventuell utbyggnad av vattenledningsnätet för strategisk placering av brandposter i området.
- Befintlig gasledning beaktas.
- Väg 111 är en primär transportled för farligt gods.

**Kommentar:** -

#### **GEODATAAVDELNING (2022-05-23)**

Geodataavdelningen framför synpunkter på hur plankartans ritats och val av bestämmelser och skala.

Avdelningen framför även synpunkter på enstaka kartor och formuleringar i planbeskrivningen.

I samband med granskning ska teknisk kontroll ske och plankartan ska vara inritad i kommunens kartdatabas.

**Kommentar:**

*Plankarta och planbeskrivning har reviderats och kontrollerats inför detaljplanens granskningsskede.*

#### **MILJÖAVDELNINGEN (2022-05-24)**

Miljöavdelningen har inget att invända mot förslaget men vill påminna om att

- det bör redovisas i handlingarna hur kraven på bullerdämpande åtgärder påverkar möjliga bygghöjder och annat utformande av byggnader samt möjliga placeringar av huskropparna.
- Det bör tydligare framgå i vilket skede befintliga föroreningar i marken närmare ska utredas och åtgärdas.
- Återställande åtgärder i förorenad mark ska anmälas till bygg- och miljönämnden minst sex veckor innan planerad åtgärd. I samband med detta är det viktigt att ta hänsyn till att invasiva arter finns inom området som kräver särskild försiktighet vid omhändertagande av förorenade massor och andra jordmassor.

**Kommentar:**

*Planbeskrivningen har kompletterats angående trafikbuller och markmiljö.*

### **VA-AVDELNINGEN (2022-05-24)**

VA-avdelningen har kritik mot delar av PM Skyfallshantering. Höganäs kommuns krav på utsläpp är fullt rimliga och det är rimligt att inte brädda dagvatten från området och därmed riskera problem i intilliggande områden. Beräkningarna är överdrivna och det krävs betydligt mindre magasinsvolymmer.

VA-avdelningen har även enstaka synpunkter på formuleringar i planbeskrivningen.

#### ***Kommentar:***

*Sedan samrådet har en ny förprojektering tagits fram för detaljplanen i dialog med VA-avdelningen. Förprojekteringen har lett till att planbeskrivningens avsnitt om VA-hantering har bearbetats.*

## **SAKÄGARE ENLIGT FASTIGHETSFÖRTECKNING**

### **SAKÄGARE 1 - HÖGANÄS BRUNNBY-BRÄCKE 9:31**

Den nya dragningen kom GC-väg som en överraskning. Förespråkar i första hand en GC-väg längs med väg 111. Om GC-vägen måste dras genom fastigheten vill vi kunna stycka och få bygglov på fyra tomter (bifogar karta) innan samrådstiden går ut. Vill även överföra mark mellan fastigheter för att anpassa till jordvärmekablar på Brunnby-Bräcke 9:2.

Trafiktätheten behöver ses över. Den senaste räkningen är från 2017, vintertid och 2009 sommartid. Efter detta har trafiken ökat markant och hastigheten är hör. Båda delarna behöver ses över innan ett beslut kan tas, om hur många bostäder som ska byggas på det nya området.

Ett bostadsområde med enbart enplansvillor och enplans radhus hade passat in bättre i området. Möjligtvis 1,5 plan.

Vägen förbi Strandbaden och Nyhamnsläge bör ses över innan man planerar ett nytt bostadsområde, eller åtminstone förbereda för en väg öster om området. Att dra in vägen genom Nyhamnsläge är ett gammalt och förlegat förslag sedan 1960-talet.

#### ***Kommentar:***

*För frågor om biltrafik, gång- och cykelväg och bebyggelsens utformning se kommentar om samrådsmötet.*

*Detaljplanen är inte beroende av avstyckning av tomter på Brunnby-Bräcke 9:31. Avstyckningar av tomter samt bygglov får hanteras som separata ärenden och fastigheten ligger utanför detaljplanens område.*

### **SAKÄGARE 2 – HÖGANÄS BRUNNBY-BRÄCKE 9:10 (2022-05-23)**

Bosatt tätt längs med väg 111 innebär att ”framsidan” utav huset, där större delen utav fastighetens tomt är belägen, vetter öster ut.

Valet utav bostad för snart sju år sedan var inte så svårt för oss med denna vackra och insyns fria tomt.  
Bor längs väg 111 och är positiv till cykelbanan med hänsyn till barn och svårigheterna att korsa vägen. Vill se en dragning direkt öster om väg 111 och inte den föreslagna dragningen öster om fastigheten. Befarar att en sådan utformning skulle ge insyn inverka på integriteten och avskildheten.  
Har en stark önskan om att muren längs fastighetsgränsen kan vara kvar.

***Kommentar:** Den ändrade dragningen av planerad gång- och cykelväg innebär att det inte behöver göras några öppningar i stenmuren. För övriga frågor om gång- och cykelväg se kommentar om samrådsmötet.*

### **SAKÄGARE 3 – HÖGANÄS BRUNNBY-BRÄCKE 9:-(2022-05-22)**

Saknar nuvarande infart från 111 i detaljplanen.

Önskar ej parkeringar vid den norra tomtgränsen med tanke på ingångar och blockerande av infart. Visas som naturmark i karta.

Oroas av trafiksektionen vid infarten in anslutning till gång- och cykelväg och rekommenderar annan placering av parkering.

Det är högt trafiktryck på väg 111 och särskilt sommartid men även höga hastigheter och farliga omkörningar. Svårt och ibland tidsödande att köra ut från fastigheten och gå över vägen.

Befarar att idegran och rhododendron tas bort så som stigen genom lilla skogen är ritad. Risk för insyn främst under vintern.

GC-vägen riskerar jordvärme och svårigheter vid infart på tomtens framsida.

Tidigare planritning visade färre bostäder och mer respekt mot tomten. Nuvarande förslag innebär att man bygger radhus och lägenheter tät mot tomten med ökad insyn.

Den kaotiska trafiksituationen på väg 111 bör lösas först eller så bör antalet bostäder minskas.

Vi saknar dialog.

#### ***Kommentar:***

##### ***INFART VÄG 111***

*Markeytan längs den norra sidan av Brunnby-Bräcke 9:42 ger en distans mellan gatan och fastigheten vilket gör det lättare att köra in från fastigheten från gatan. I plankartan har markeyta mellan Brunnby-Bräcke 9:42 och planerad gata lagts som kvartersmark med prickmark sedan samrådet för att möjliggöra besöksparkering för boende i området.*

*Parkeringsplatsen norr om in- och utfarten till väg 111 gör det möjligt att använda mark som är bullerutsatt och innebär att inte all biltrafik förs in i området. Trafikflödet i korsningspunkten vid väg 111 har studerats i detaljplanens trafikutredning. Förslaget har justerats sedan samrådet och en passage över väg 111 har lagts till. Ökad trafik från området i kombination med den planerade gångpassagen försvårar omkörning och kan bidra till att hastigheten på vägen minskar men utformningen är i grunden en fråga för Trafikverket som är vägballare.*

#### *Utformning av naturmark*

*Utformningen av naturmarken bygger på en förprojektering och är inte fastslagen. Den kan komma att justeras för att bevara så stora naturvärden som möjligt men samtidigt ge möjlighet att fördroja dagvatten. Utformningen regleras inte i detaljplanen. Det går därmed inte att förutse vilka träd och buskar som kommer att kunna sparas i naturområdet och hindra insyn. Frågan får hanteras i dialog mellan fastighetsägaren och kommunen inför anläggningsskedet.*

*Dialog mellan exploatör och fastighetsägare samt mellan kommunen och fastighetsägaren har skett efter samrådet för att klargöra hur gång- och cykelväg samt marköverföring och utfart ordnas. Kommunen har fört dialog med Trafikverket efter samrådet och det har framkommit att den direkta infarten från väg 111 är problematisk ur trafiksynpunkt och bör tas bort i samband med att infarten via Brunnby-Brücke 9:3 förbättras. Utifrån Trafikverkets synpunkter har kommunen valt att inte ge stöd åt utfarten i detaljplanen men att skapa möjligheter att förstärka gång- och cykelstråket längs väg 111. Gång- och cykelbanan planeras på ett sådant sätt att den inte påverkar fastighetens jordvärmeanläggning.*

#### UTFORMNING AV OMRÅDET

*Kommunen beklagar att information kring områdets utveckling inte har nått fastighetsägare i tidigare skede. Det är inte avsiktligt från kommunens sida utan beror på att kommunen fått information om att kommunikation skett mellan fastighetsägarna. Områdets utformning respekterar tomtens genom att anlägga allmän plats och mark som inte får bebyggas i anslutning till tomtens sidor. Ansökan om planbesked inkom till kommunen redan 2014.*

*För övriga frågor kring bebyggelse och vägutformning hänvisas till kommentar angående samrådsmötet.*

#### **SAKÄGARE 4 – HÖGANÄS BRUNNBY-BRÄCKE 24:3 – MIKAEL WALLIN (DATUM SAKNAS)**

##### ÖVERGRIPANDE SYNPUNKTER

Är i överlag positiv till den förändring av fastigheten som förslaget till detaljplan syftar till. Omfattning, volymer och föreslagna höjder för ny bebyggelse har förutsättningar att resultera i ett kvalitativt tillskott i området.

Ambitionen att bevara så mycket befintlig naturmark som möjligt är lovvärt även om erfarenheten av exploateringsföretag ofta är att bevarandet ofta får vika för krav på arbets- och uppställningsytor förutom de ytor där ny bebyggelse är placerad.

##### NÅGRA SÄRSKILDA KOMMENTARER OCH SYNPUNKTER

- Planerad ny GC-bana längs Krapperupsvägen är positivt. Kommer GC-banan göras så bred att den medger dubbelriktad trafik, vi har svårt att utläsa det av handlingarna.
- Vi skulle gärna se ytterligare övergångsställe då det för närvarande är mycket långt mellan övergångsställena.
- Att dagens trädrad behöver åtgärdas framgår då samtliga popplar har nått sin maxålder och flertalet av dem har börjat luta vilket medför olycksrisk. Välkomnar att de ersätts med ekar. Undrar vilka storlekar på ekar som är planerat.
- Vi delar uppfattningen att siktlinjerna som ger den öppna landskapsbilden är värdefulla.

- Undrar om planens kartmaterial markerar att fastigheten Brunnby-Bräcke 9:3 fortsätter ut i det mer öppna landskapet och vad kartornas rödmarkering innebär?

***Kommentar:***

***GC-VÄG***

*GC-vägen utformas för trafik i båda riktningar. Övergångsställe är inte möjligt att anlägga utifrån Trafikverkets krav på vägens utformning. Sedan samrådet har det dock tillkommit en passage norr om områdets utfart.*

*Storleken på de ekar som planteras är inte fastslagen inför detaljplanens granskningskede.*

***PLANOMRÅDET***

*Det rödmarkerade området visade aktuellt planområde i samrådskedet. Utifrån nya utredningar för dagvatten- och skyfall ryms alla aktuella åtgärder inom fastigheten Brunnby-Bräcke 9:3 och därmed har planområdet kunnat minska.*

**SAKÄGARE 5 – HÖGANÄS BRUNNBY-BRÄCKE 9:23 – ROGER OCH ANNELIE OLSSON (2022-05-14)**

- Är det lämpligt att bygga detta område som potentiellt sett blir väldigt nära en ny väg 111 innan planen för väg 111 är fastställd?
- Nya mätningar för trafiken på väg 111 bör utföras eftersom utredningen, med data från 2017, är inaktuell. Siffrorna är missvisande och bör anpassas till fluktuationerna vid sommar och helger. Refererar till byföreningens mätningar med höga flöden och hög maxhastighet. Omkörningar och fortkörningar leder till farliga situationer.
- Framför att byggandet bör bidra till goda kopplingar både norrut och söderut.
- Saknar övergångsställe vid väg 111 då mycket gång- och cykeltrafik kommer att korsa vägen. Området förvärrar en redan problematisk situation. Man bör sätta ett övergångsställe med trafikljus vid infarten om så mycket bostäder ska byggas. I Höllviken-Ljunghusen finns mycket trafik på sommaren men också övergångsställen med trafikljus.
- Önskar att det tydligare framgår antalet bostäder i området.
- Hustyper av 2 våningskaraktär (hyres/bostadsrättshus) finns inte i Strandbaden, passar inte in i infrastrukturen och småhusbebyggelse skulle passa in mycket bättre.
- Strandbaden består till stor del av fritidshus och permanentboende passar inte in i den lite lantliga och lummiga karaktären. Strandbaden är idag glest och frågan om fritidsbostäder bör utredas närmare.
- Buller från trafiken är idag ett problem. Frågar sig hur mycket ljud och ljus som det nya områdets bostäder kommer att skapa.
- Beskrivningen ger en felaktig beskrivning av utbudet. Området kommer att skapa mycket trafik även till utbudet i orterna norrut.
- Finns inget bra sätt att nå busshållplatserna. Det krävs att man korsar väg 111.



- Planområdet kommer likt Dannevangsområdet upplevas som en enklav utan stora sammanhang med omgivande bebyggelse. Vill man utveckla området det sättet?
- Hur ska skolbarnen ta sig till Nyhamnsläge på ett säkert sätt? Gång- och cykelvägen är inte riktigt genomtänkt. Kommunen bör tänka på sina invånare.
- Ligger det i tiden att bygga flerbostadshus på prima åkermark?
- Avfallsstationen vid ICA i Nyhamnsläge missbrukas av sommargäster och det ser ofta bedrövt ut. Får det nya område en egen avfallsstation eller planeras en ny station någonstans i Strandbaden?
- Det har påvisats föroreningshalter av bland annat DDT på området. Kommer området först saneras innan byggnation sker?
- Bör det inte ske en radonmätning innan man anlägger en massa fastigheter?
- Hur tänker man att man ska säkerställa befintliga kultur och naturvärden då detta nämns uttryckligen?
- Planerna för gång- och cykelväg måste tydliggöras så att det framgår om den ska gå över grannarnas tomter eller längs väg 111.
- Att stycka upp området till villaträdgårdar hade varit rimligt och hade varit att ansluta till omkringliggande bebyggelse.
- Vi älskar att vårt hus är så omgett av natur och känslan som om man bor på landet. Hur säkerställs att denna gemytliga känsla bibehålls? Även lite ljus och stjärnklara kvällar.
- Beskrivningen av naturvärden upplevs spretig. Finns det anledning att en tredjepart utreder området?
- Hur säkerställs trafiksäkerheten? Grannar har varit med om olyckor vid in- och utfart på grund av den höga belastningen på väg 111.
- Få bor i närheten av området. Hur mycket ökar trafiken kring infarterna/utfarterna till våra hus?
- Hur når de boende attraktiva rekreationsområden väster om väg 111.
- Hur planeras byggnationen och dess transporter? Det är olämpligt under sommartid eftersom väg 111 är överbelastad.
- Hur informeras vi närboende om byggtider, byggtrafik samt ljud och ljus mm?

*Kommentar:*

*Angående trafikflöden, gång- och cykelväg och övergångsställe se kommentar om samrådsmötet.*

*Det är önskvärt att komplettera boendebeståndet på orten för att ge ett förbättrat utbud och på så vis göra det möjligt för fler att bosätta sig eller bo kvar på orten. Det är även önskvärt att orten hålls levande under hela året genom ett bestånd av permanentbostäder. Fler permanentbostäder stärker underlaget för kommersiell och kommunal service samt kollektivtrafik.*

*I förslaget bevaras en stor del natur och nya träd planteras. Angående övriga frågor kring bebyggelsens karaktär se kommentar om samrådsmötet.*

*Planbeskrivningens beskrivning av kommersiell service har justerats utifrån synpunkterna. GC till kollektivtrafik*

*Trafikbuller från väg 111 har studerats i detaljplanens bullerutredning. Den tillkommande bebyggelse klarar riktvärdena och genererar inte så mycket trafik att det är avgörande för bullersituationen för befintlig bebyggelse.*

*Alla som bor i ett område ska ta hänsyn till närboende så att de inte upplever olägenhet. Det är sällsynt att boende störs av grannar som inte bor i deras direkta närhet. Skulle problem av buller eller ljus uppstå bör de boende eller verksamheter kontaktas och i nästa steg kan det anmälas till miljö och hälsoskydd på kommunen som hanterar ärendet utifrån miljöbalken. Generella riktvärden överstigs sällan av bostäder och det är därmed sällan det finns skäl att beräkna framtida oväsen från grannar.*

*Kommunen planerar att förbinda den östra sidan av väg 111 med längsgående gång- och cykelväg för att undvika att området inte upplevas som en enklav. På så vis förbättras även vägen till Nyhamnskolan.*

*Risken för att markradon är generellt låg i Höganäs kommun och i området finns det inga geotekniska förutsättningar som antyder att det skulle finnas problem med radon. För att vara säker rekommenderas ändå att mätning genomförs inför bygglov alternativt att byggnaderna genomförs radonskyddade.*

*Detaljplanens genomförande och hantering av naturvärden har uppdaterats i planbeskrivningen sedan samrådet.*

*Förpackningsinsamlingen (FTI) har ansvar för återvinningsstationen vid ICA Nyhamnsläge. I de fall stationen är full eller behöver städas kan det anmälas på FTI:s hemsida ([www.fti.se](http://www.fti.se)). De boende i det nya området kommer att till stor del lämna sina förpackningar i området men de som bor på avstyckade villatomter kommer att behöva lämna förpackningar på återvinningsstation. Antalet nya villatomter är inte så stort att det ger skäl till en ny återvinningsstation i Strandbaden.*

*Området har inventerats av extern konsult som identifierat de nämnda arterna. Se inventeringen för mer information. Planbeskrivningen har uppdaterats för att förtydliga områdets naturvärden och dess klassificering.*

*De stora sammanhängande rekreationsområden som lämpar sig för motion ligger på västra sidan om väg 111.*

*Trafikflöden och buller från byggandet hanteras inte av plan- och bygglagen eftersom de är temporära och beroende på hur byggandet genomförs. Frågor om byggetrafiken hanteras mellan kommunen och byggherren i samband med byggskedet. Byggarbetsplatsen ska följa de riktvärden som är kopplade till miljöbalken.*

### **SKANOVA (2022-05-03)**

Skanova har en kabelanläggning längs Krapperupsvägen. Skanova önskar behålla kabelanläggningen i nuvarande läge. Skanova yrkar att planbeskrivningen kompletteras med text om att eventuella åtgärder kring ledningen inte bekostas av Skanova.

***Kommentar:***

*Kommunen har tagit del av ritningar för Skanovas ledning. Planbeskrivningens genomförandebeskrivning har förtydligats.*

### **NORDION ENERGI (2022-05-11)**

Inom planområdet innehar Nordion Energi en distributionsledning för energigas, som omfattas av ledningsrätt.

Weum Gas AB ska stå som ägare i planbeskrivningen

Det finns även en avkopplad servisledning inom fastigheten. Den kan demonteras av exploatör i samråd med områdesansvarig på Nordion Energi. Vid demontering ska inmätning ske vid avkopplingsställena av exploatören.

Distributionsledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN) som reglerar bland annat byggnadsfritt avstånd, placering av träd och gräns för grävning.

Det är viktigt att samråd sker med Nordion Energis områdeshandläggare redan i tidigt projekteringskede, speciellt om arbete sker i närheten av gasledningen.

Nordion Energi har gärna en dialog med exploatören om försörjning med gas inom planområdet.

***Kommentar:***

*Kommunen har tagit del av ritningar för ledningen. Skyddsavståndet till ledningen ska beaktas.*

*Den avkopplade servisledningen är tänkt att demonteras i samråd med Nordion.*

*Planbeskrivningen har justerats angående namn och information om ledningen.*

### **HÖGANÄS ENERGI (2022-05-19)**

Tänk på att man inte får ha någon brännbar byggnadsdel eller upplag närmre än 5 meter från vår station. Tittar man på idéskissen på hur det skall byggas så ser det ut som att det skall göras parkeringar intill vår station på villafastigheten. Då kan en eventuell carport eller garage kanske hamna inom dessa 5 meter.

***Kommentar:*** *Den tänkta transformatorstationen har flyttats inför granskningskedet så att stationen ligger längre från övrig bebyggelse.*

## PRIVATPERSONER

### PRIVATPERSON 1 - BOENDE KULLAGATAN 188 (2022-05-04)

Syftet med annonsen om samråd i Strandbaden är väl att alla berörda, dvs främst de boende i Strandbaden, ska bli uppmärksammade på samrådet.

Därför är det märkligt att ni i annonsen (dagens HD) anger att platsen ligger i Nyhamnsläge. Det sorterar ju bort rätt många Strandbadenbor, speciell som kartan är näst intill oläsbar.

Alltså, ny annons med rätt ortnamn och karta över Strandbaden!

***Kommentar:** Utifrån kommunens kartor så sker indelningen i ett mindre antal områden där Nyhamnsläge sätts som rubrik för ett större område där Strandbaden ingår eftersom Nyhamnsläge är en något större ort. Det är ohyckligt att rubriken framstår som förvirrande i det här fallet men det ger inte skäl att sätta upp en ny annons.*

### PRIVATPERSON 2 - BOENDE KRAPPERUPSVÄGEN 41B (2022-05-20)

Vi har inget emot byggnationen. Vi vill bara försäkra oss om att kommunen ser till att väg 111 är säker, trygg och att vägen är dimensionerad för ytterligare 300–400 bilar som då kommer passera vårt hus på väg 111. Vi har redan idag svårt att komma ut och in ibland då trafiken är så belastad redan. Vi önskar även att se siffror på hur mycket vägen kan svälja i trafik samt att där görs nya mätningar på trafiken då de sista gjordes 2009 samt 2017. Vi bor 100 meter från det nya området.

***Kommentar:**  
Se kommentar till samrådsmötet.*

### PRIVATPERSON 3 - BOENDE KRAPPERUPSVÄGEN 21 (2022-05-20)

Vi vill delge er våra synpunkter gällande det nya bostadsområdet som ska byggas i Strandbaden.

1. Vägen är ju idag väldigt kraftigt trafikerad, vissa tider är det knappt man kommer ut med sin bil på Krapperupsvägen. Har ni nyligen gjort någon mätning av hur mycket bilar som passera där en sommardag?
2. Kommer vägen klara ytterligare trafik?
3. Det kommer bli svårt med alla bilar som ska i och ut i det aktuella bostadsområdet.
4. Om utfarten ska vara där den förra handelsträdgården hade sin utfart, så är det ett ställe där bilar ofta ökar farten, eftersom vi själva bor nära så måste vi sänka hastigheten när vi ska in på vår tomt, om man inte är snabb att slå på blinkers försöker bilarna köra om, likaså när man ska ut märker man att bilarna från Höganäs kommer mycket snabbare än i 50.
5. Vi har inget emot vägen i sig men så länge vägen inte är anpassad eller reglerad för den trafik som är där idag så är det inte lämpligt att bygga ett bostadsområde som kommer öka trafiken ytterligare.

***Kommentar:***

*Se kommentar till samrådsmötet.*

**PRIVATPERSON 4 - HÖGANÄS KULLENS HAVSBAD 1:79 (2022-05-22)**

**TRAFIK**

Det finns fortfarande ingen trafikplan som inkluderar en ny dragning av väg 111 vilket bör utgöra grund för avslag om en ny detaljplan för Brunnby-Bräcke 9:3. En ny dragning påverkar exploateringen av Brunnby-Bräcke 9:3 pga. buller, farligt gods etc och ge en lämplig utfart från området. Läget är ännu mer kritiskt i dagsläget då trafiken på 111:an har ökat kraftigt, särskilt under sommaren.

Det är inte lämpligt att anlägga en utfart som korsar en ny gång- och cykelbana och sedan ansluta till väg 111 med dess höga trafiktryck. Att söder om denna bygga en ny gång- och cykelöverfart som korsar 111:an skulle öka trafikriskerna ytterligare. Det har tidigare funnits fler gång- och cykelöverfart som korsat väg 111 de har dock plockats bort för att klara den höga trafikbelastningen.

**BEGYGGELSE**

Översiktsplanens beskrivning om antal bostäder, koppling till befintlig bebyggelse och anpassning till omgivningen beaktas inte i planbeskrivningen. Bebyggelsen innebär en avsevärd förtätning och avvikelse från omkringliggande bebyggelse. Inspirationsbilderna är missvisande då området inte inkluderar stora öppna gemensamhetsområden. Planunderlaget visar på en typ av bebyggelse som är bättre lämpad för tätorter (Höganäs centralort) än i de aktuella omgivningarna. Tidigare fastighetsägares skisser som omfattande ett 20-tal nya villor hade stämt väl in med de riktlinjer som antagits i den nya översiktsplanen. Kommunen behöver sig till sina planer och inte vika sig för finansiella och kortsiktiga intressen. Kommun och bostadsrättsföreningar kan komma att få bära avsevärda kostnader och ansvar.

***Kommentar:***

*Se kommentar till samrådsmötet. Planbeskrivningens bildmaterial är framtaget för det aktuella projektet och stämmer överens med de mått och höjder som redovisas i illustrationsplanen.*

## ÖVRIGA SYNPUNKTER

**POSTNORD (2022-05-12)**

Postnord ska godkänna placeringen samt standarden på postmottagningsfunktionen och representerar därmed samtliga postoperatörer.

Utdelningen behöver standardiseras för att kunna genomföras miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare.

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.

Kontakta PostNord för godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation. En placering som inte är godkänd, leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

### ***Kommentar:***

*Detaljplanen ger möjlighet till placering av postlådor i lådsamling eller i fastighetsbox. Utifrån Post- och telestyrelsens allmänna råd om utdelning av post vid tillhandahållandet av samhällsomfattande posttjänst (PTSFS 2008:6) bör området ses som del av en tätort och där ska försändelser delas ut i postlådor som monteras utmed brevbärarens färdväg i lådsamling eller vid respektive fastighets tomtgräns inom villaområden. Området planeras dock för en blandad bebyggelse med både radbus, villor och flerbostadsbus. Placeras endast postlådor vid infarten till området kommer de boende i den västra delen av området få över 200 meter till sin postbox.*

### **STRANDBADENS BYAFÖRENING (2022-05-19)**

Ny väg 111 öster om Strandbaden och Nyhamnsläge

Nuvarande väg 111 genom bland annat Strandbaden är hårt trafikerad och det finns flera synnerligen trafikfarliga ställen. Trafiken är särskilt omfattande under turistperioder.

Höganäs kommun satsar ju på att vara en attraktiv turistkommun. Merparten av trafiken som ska till Kullaberg passerar Strandbaden. Trafiksituationen blir alltmer besvärlig för varje år som går. Nya bostadsområden i Strandbaden och Nyhamnsläge kommer att göra trafiken än mer besvärlig och farlig. Det behövs en ny väg 111 öster om Strandbaden och Nyhamnsläge. Strandbadens Byaförening har i flera år verkat för tillkomsten av denna nya väg. Det är hög tid att den nya vägen anläggs.

De nya fastigheterna på Brunnby-Bräcke 9:3 kan förväntas bli sakägare vid en ny kringfart runt Strandbaden som föreslås ansluta till väg 111 vid Stora Skärsvägen. Eftersom denna kommer att gå in precis bakom nybebyggelsen finns stor risk att de motsätter sig en ny vägdragning och i värsta fall omöjliggöra en förbifart öster om Strandbaden. Denna fråga måste klaras ut innan beslut om detaljplan sker.

### **Åtgärder på nuvarande väg 111**

I avvaktan på en ny väg 111 öster om Strandbaden och Nyhamnsläge krävs åtgärder på nuvarande väg. Särskilt besvärligt är det vid anslutningarna från Stora Skärsvägen, Tallbacksvägen och Dannevangsvägen samt vid nerkörd trafikdelarskylt mellan Särögatan och Marstrandsgatan. En tillkommande anslutning av det planerade bostadsområdet gör inte saken bättre. Om man tillåter det nya bostadsområdet, krävs en trafikutredning som tar fasta på helheten. Det behövs redan i dag ett behov av påtagliga förbättringar.

I förslaget till ÖP2035 angavs antalet nya bostäder i aktuellt område till 15. I den beslutade ÖP2035 angavs antalet bostäder till 50. I nuvarande förslag anges antalet bostäder till 87. Ju fler bostäder desto mer trafik på en redan hårt belastad och farlig väg.

Eftersom det inte finns arbetsplatser i närheten bör man räkna med två pendlare per hushåll. Dessa kommer dels att pendla söderut för arbete, dels norrut för att lämna och hämta barn i Nyhamnsskolan/förskola. En pendlare förälder från området kommer alltså att först köra norrut genom Nyhamnsläge, därefter söderut. Omvänt vid dagens slut. Varje hushåll genererar alltså 4 nya bilrörelser från och till Nyhamnsläge centrum och det planerade nya bostadsområdet. Detta finns inte belyst i planeringsunderlaget, där man tvärtom räknar väldigt lågt.

I trafikutredningsrapporten görs bedömningar av framtida trafikflöden. Dessa utgår från dels maj, augusti och november 2017, dels juli 2009. Det är orimligt att utgå ifrån så gammalt material. Inte minst gäller detta för turistsäsongen. Det har hänt väldigt mycket sedan 2009. Det krävs en ny trafikmätning.

I trafikutredningen föreslås att den nya anslutningen från planområdet till väg 111 utformas som en trevägskorsning med väjningsplikt från bostadsområdet. Som grund för denna utformning anges "Väjningsplikt väljs då detta förekommer längs andra delar av

sträckan.” Detta är helt fel. Övriga anslutningar av bostadsområden i Strandbaden till väg 111 har stopplikt. Därmed faller hela förslaget om anslutningen till väg 111. Den utformningen måste göras om. I samband med det bör man även göra förbättringar av de anslutningar som finns i dag. En del av dessa är direkt farliga.

I materialet hittar vi att ”Det nya kvartersområdet i Brunnby-Bräcke anknyter till väg 111. För att komma in till planområdet med bil utökas nuvarande tillfartsväg och trafiksäkerheten säkerställs.” Detta förefaller minst sagt märkligt. Mer trafik säkerställer inte trafiksäkerheten. Tvärtom gör ytterligare trafik att trafiksäkerheten blir ännu sämre. Om exempelvis två bilar söderifrån ska köra in på planområdet fordrar det extra uppmärksamhet då både farthinder och gång- och cykelväg ska korsas. Vid stopp blir det bakre fordonet stående på väg 111.

En slutsats i trafikutredningen är att det nya bostadsområdet inte bedöms bidra till kapacitetsproblem i anslutning till eller på väg 111. Den slutsatsen förefaller tveksam. Kapacitetsproblemen är uppenbara redan idag. Det saknas också uppgifter om gränsvärde för kapacitetsproblem.

En annan slutsats i trafikutredningen är att det saknas kopplingar över väg 111, något som bör ses över för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten över vägen, som idag utgör en barriär i öst-västlig riktning. Denna slutsats anser vi vara helt rätt. Det gäller då inte endast vid aktuellt område utan även på flera andra ställen utmed väg 111 genom Strandbaden.

Separat finns ett förslag till hur man kan utforma övergångsställe m m. I det förslaget finns ett övergångsställe med refuger. Där finns även en helt ny gång- och cykelväg västerut. Skyltningen på vägen föreslås vara ”övergångsställe med cykelöverfart”. Huruvida detta förslag är sammankopplat med övriga förslag är oklart. Om detta förslag realiserar krävs en översyn över övriga anslutningar i Strandbaden. Det krävs en helhetssyn på trafiken genom Strandbaden.

För övrigt anges felaktigt i trafikutredningen (Tyréns rapport, figur 2) att ett övergångsställe skulle finnas vid hållplats Strandbaden Tallbacken. Det är en gångpassage vilket är en avsevärd skillnad. Ska man resa från planområdet med buss söderut från denna hållplats fordras en helt ny lösning för att korsa väg 111 om inte ett nytt övergångsställe anläggs i anslutning till infarten till planområdet.

### Gång- och cykelbana

En slutsats i trafikutredningen är att det behövs en gång- och cykelväg som kopplar samman planområdet med busshållplats Strandbaden Tallbacken i söder och busshållplats Strandbaden Stora Skärsvägen i norr. Den slutsatsen anser vi vara helt rätt. Strandbadens Byaförening har i flera år verkat för en gång- och cykelväg från Dannevangsområdet till Nyhamnsläge utan att passera väg 111. Nu finns möjlighet att anlägga denna. Den behövs så att inte minst barn kan ta sig från Dannevangsområdet mm till skola/fritids/idrottsplats i Nyhamnsläge utan att passera den farliga väg 111.

### Områdets utformning

Områdets utformning tycks sakna förankring i landskapet och dess byggnadstraditioner. Det är viktigt att utformningen anpassas till Strandbaden med dess natur, grönska och byggnadsstil.

### Närboendes synpunkter

Det är viktigt att närboendes synpunkter beaktas. Det kan gälla bevarande av träd och murar likväl som anläggning av gång- och cykelbana som föreslås dras över privat mark. Det är också viktigt att närboendes in- och utfart till väg 111 inte försämras.

### Sammanfattning

En ny sträckning av väg 111 utanför Strandbaden och Nyhamnsläge är nödvändig, då den nuvarande sträckningen inte har kapacitet för ökad trafik.

Förslaget till detaljplan har inte tagit tillräcklig hänsyn till den ökade trafikmängden till och från planområdet och baseras dessutom på gamla uppgifter om trafikmängd på väg 111.

In- och utfarten från planområdet är inte genomtänkt i planen.

En förutsättning för genomförandet av planen är att gång- och cykelöverfarter över väg 111 anordnas samt att gång- och cykelväg anläggs från Dannevangsområdet till Nyhamnsläge.

Det är viktigt att utformningen anpassas till Strandbaden med dess natur, grönska och byggnadsstil samt att närboendes synpunkter beaktas.

### **KOMMENTAR:**

*Se kommentar till samrådsmötet.*

### **5 - ICA NÄRA SKEPPET NYHAMNS LÄGE (2022-05-04)**

Vi vill härmed utnyttja möjligheten att yttra oss beträffande förslaget till detaljplan för Brunnby-Bräcke 9:3 med flera (diarienummer KS//2016/715). Som handlare i Nyhamnsläge är vi en del av både kommunens och lokalsamhällets viktiga infrastruktur. En av de största utmaningarna med att bedriva näringsverksamhet i bygden är att kundunderlaget varierar kraftigt under året. Under några veckor på sommaren är antalet personer som rör sig i bygden väldigt högt medan det under de allra flesta av årets månader är väsentligt färre. Men för de som bor i området är en väl fungerande butik och annan service som paketutlämning viktigt året om. För lokalsamhällets skull, både Strandbaden och Nyhamnsläge men också övriga byar i norra delen av kommunen betyder vår butik ICA Skeppet väldigt mycket. Därför ser vi mycket positivt på utvecklingen av det aktuella planområdet. Det ger goda möjligheter för utvecklingen av både Strandbaden och Nyhamnsläge med förhoppningsvis fler barnfamiljer och andra nya kommuninvånare som bidrar till en levande bygd året runt så att Nyhamnsläge kan fortsätta att erbjuda viktig samhällsservice som skola, förskola, fotbollsförening, restaurang, tandläkare och matbutik.

De punkter vi främst vill belysa är att det är viktigt att området planeras för bebyggelse som är anpassat för året runt-boende. För att inte ytterligare belasta trafiken på väg 111 måste en väl fungerande gång/cykelväg anläggas på östra sidan av vägen så att boende i Strandbaden lätt når Nyhamnsläge och den service som erbjuds där utan att behöva ta bilen. För att behålla den fina miljön i området med mycket träd och annan växtlighet (som också anknyter till områdets historia med växthus och handelsträdgård) är det viktigt att så mycket av detta bibehålls vid utveckling av området.



**Kommentar:**

*För frågor om trafiken se kommentar om samrådsmötet.*

*Intentionen är att området ska bebyggas för åretruntboende och planeringen syftar till det. Detaljplanen kan dock inte säkra att de som flyttar in bor på platsen hela året.*

## SAMMANFATTNING

Sammanlagt har 28 skrivelser inkommit. Skrivelser från 20 innehåller synpunkter på förslaget. Dessa synpunkter har bemötts ovan med kommentarer. Synpunkter från 12 har föranlett en omarbetning av planförslaget. Sammanfattningsvis ändras planförslaget enligt följande:

- Plankartan har justerats så att inga nya byggnader kan placeras närmare än 8 meter från väggkant.
- Plankartan har justerats för att bredda gatumark till 6 meter.
- Plankartan har justerats så att det inte är möjligt att bygga carport inom 5 meter från transformatorstation.
- Markyta mellan Brunnby-Bräcke 9:42 och planerad gata har lagts som kvartersmark med prickmark för att möjliggöra besöksparkering.
- Plankartan har justerats från byggnadshöjd till nockhöjd.
- Förslaget för dragning av gång- och cykelväg, passage och utfart har vidareutvecklats.
- Omfattning och placering av dagvattenfördröjning av studerats.

### **FÖLJANDE SAKÄGARE HAR INTE FÅTT SINA SYNPUNKTER TILLGODOSEDDA:**

- SAKÄGARE 1 - HÖGANÄS BRUNNBY-BRÄCKE 9:31
- SAKÄGARE 3 – HÖGANÄS BRUNNBY-BRÄCKE 9:42
- SAKÄGARE 4 – HÖGANÄS BRUNNBY-BRÄCKE 24:3
- SAKÄGARE 5 – HÖGANÄS BRUNNBY-BRÄCKE 9:23

### **FRÅGOR SOM INTE BLIVIT TILLGODOSEDDA ÄR FÖLJANDE:**

- Undantagande av alla ytor med påtagligt naturvärde från exploatering
- Minskande av antalet hushåll
- Avstyckning av fastigheter utanför planområdet
- Frågor om trafiksiffror
- Att begränsa området till envåningshus och ej tillåta flerbostadshus och radhus.
- Utformning av parkering, GC-bana och bebyggelsens placering i anslutning till Brunnby-Bräcke 9:42
- Framtagande av trafikplan för ny dragning av väg 111
- Åtgärder på väg 111
- Anpassning av byggnadsstil
- Att ordna extra annons kopplat vid samrådsskedet
- Att fler övergångsställen ordnas
- Förhindrande av åretruntboende
- Enstaka formuleringar på plankarta och planbeskrivning.