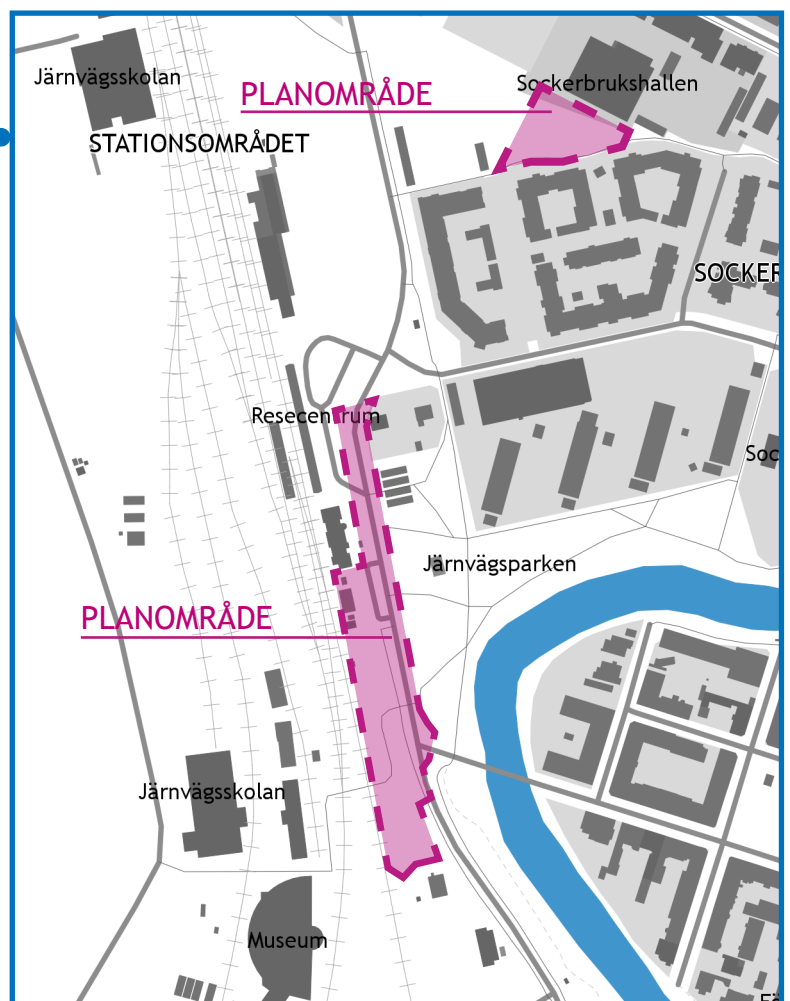
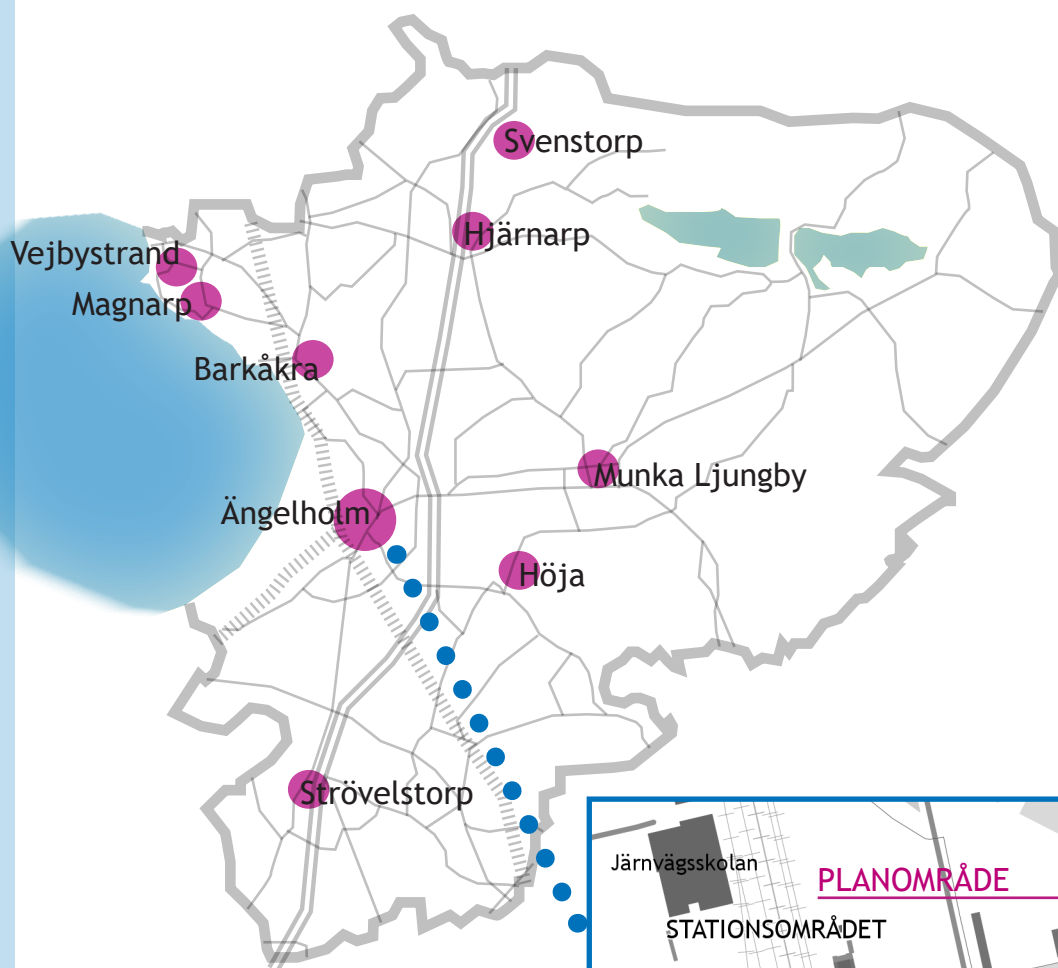




Detaljplan för del av Ängelholm
3:49 m fl, Stationsområdet,
Ängelholm, Ängelholms kommun

Planbeskrivning





INNEHÅLL	
SAMMANFATTNING	4
DETALJPLANEPROCESSEN	5
OM DETALJPLAN	5
HANDLINGAR	6
PLANENS SYFTE	6
PLANDATA	8
BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	8
TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN	8
FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR	12
KONSEKVENSER	29
PLANENS GENOMFÖRANDE	31

SAMMANFATTNING

Planområdet ligger i Stationsområdet i centrala Ängelholm, i direkt anslutning till Ängelholms station.

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnationen av ett nytt busstorg för region- och stadsbusstrafik söder om stationshuset samt ombyggnation av Järnväggsgatan mellan Sockerbruksgatan och Landshövdingevägen. Syftet är också att möjliggöra för en ny gång- och cykelväg i anslutning till Järnvägstunneln samt en ny stadsdelspark i Stationsområdet. Detaljplanen ska följa det planprogram som är framtaget för Stationsområdet.

Planförslaget möjliggör för utbyggnad av Järnväggsgatan som ska bli Stationsområdets nya huvudgata. Gatan ska utformas med separerad gång- och cykelbana och mellan körbana och gång- och cykelbana skapas plats för träd, planteringar samt parkering. Planförslaget möjliggör även för en ny stadsdelspark som planeras innehålla både lekmöjligheter och blomsterprakt. Parken är

även tänkt att fungera som översvämningsyta vid skyfall. En förutsättning för att skapa plats för ny bebyggelse i stationsområdet är att nuvarande bussangöring får en ny placering söder om stationshuset. Planförslaget möjliggör för nytt busstorg i direkt anslutning till den nya gångbron över spåren. Den nya placeringen söder om stationshuset ger goda förutsättningar för smidiga byten mellan tåg och buss samtidigt som kopplingen mellan stadskärnan och stationen stärks då busstorget flyttar närmre centrum.

Planförslagets intentioner bedöms vara förenligt med kommunens översiktsplan. Detaljplanen bedöms inte medföra sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap 34 § eller i Miljöbalken 6 kap 11 §.

Då detaljplanen anses vara av stor betydelse för allmänheten handläggs den med utökad planförfarande. Planen förväntas antas kvartal 4 2022.



Flygbild som visar Stationsområdet.

DETALJPLANEPROCESSEN

Planprocessen startar när exempelvis kommunen själv, en byggherre, exploatörer eller enskilda personer lämnar in med en begäran om att få göra eller ändra en detaljplan. Kommunstyrelsen ger uppdrag till planenheten att ta fram ett förslag till detaljplan.

Efter att ett planförslag tagits fram hålls samråd med bland annat länsstyrelsen, myndigheter, föreningar och enskilda som har ett väsentligt intresse av aktuell planläggning. Samrådets syfte är att förbättra beslutsunderlaget genom att samla in kunskap och synpunkter om aktuellt ärende. Inkomna synpunkter sammanställs och bemöts i en samrådsredogörelse.

Efter att planförslaget ändrats utifrån de synpunkter som kom in under samrådet hålls en granskning. Granskningen innebär att kommunen ger möjlighet för bland annat myndigheter och sakägare att lämna synpunkter på ett slutgiltigt planförslag. Efter granskningstidens slut sammanställs eventuella synpunkter i ett granskningsutlåtande.

Tidplanen för detaljplanearbetet kan variera kraftigt i längd beroende på händelseutvecklingen i ärendet. Bland annat så kan utredningar, samrådsprocess och överklaganden förlänga tidplanen. Denna detaljplan handläggs med utökat förfarande, se illustration nedan.

OM DETALJPLAN

En detaljplan styr hur mark- och vattenområden får användas inom ett visst område, exempelvis till ändamålen bostäder, handel eller kontor. Det går även att reglera utformning såsom husstorlek, byggnadshöjd och vilket avstånd huset ska ha till fastighetsgräns.

En detaljplan består av en plankarta som är juridiskt bindande samt en planbeskrivning som inte har någon egen rättsverkan. Det är plankartan som reglerar själva markanvändningen och bebyggelsen.

För att underlätta förståelsen för planförslaget och dess innebörd finns denna planbeskrivning. Den redovisar bland annat syfte, förutsättningar, eventuella konsekvenser samt hur planen ska genomföras.

HANDLINGAR

Planhandlingarna består vid antagandet av följande:

- Planbeskrivning med illustrationer
- Detaljplanekarta med planbestämmelser, skala 1:1000
- Fastighetsförteckning (ej bilagd)
- Samrådsredogörelse (2021-11-08)
- Granskningsutlåtande (2022-08-24)

Planeringsunderlag (ej bilagt):

- Planprogram för Ängelholm 3:136 m. fl. Stationsområdet, Ängelholms kommun, 2017-10-30
- Riktlinjer för gestaltning av Stationsområdet, Ängelholms kommun, 2019-08-14.
- Gestaltungsprogram för Stationsparken, Berg & Dahl 2019-04-08
- Fördjupad dagvattenutredning - stationsområdet, GRIAB, 2017-09-27
- Ängelholms station - parkeringsbehov, Sweco, 2015-06-24
- Målbild och parkeringsstrategi - Stationsområdet Ängelholm, ÄF Infrastructure AB, 2016-09-09
- Parkeringsstrategi för Stationsområdet, Ängelholms kommun, 2017-10-30
- Miljöteknisk markundersökning, Ängelholm 3:136 Sweco, 2019-05-17 (rev 2019-08-16)
- Miljöteknisk markundersökning Ängelholm 3:136 m. fl. Tyrens, 2020-11-04 (rev 2021-05-21)
- Kompletterande miljöteknisk markundersökning, Sockerbruksparken, Tyrens 2022-05-18
- Skyfallsutredning Stationsområdet, Sweco, 2021-08-06
- PM Förprojektering Järnvägsgatans förlängning, Atkins, 2021-04-07
- Trafikutredning Järnvägsgatans förlängning - Bussterminal Ängelholms kommun, Atkins 2021-04-07
- PM modellbeskrivning Rönne å, Sweco och LTH 2021-03-26

- PM Riskbedömning avseende översvämning för DP inom Stationsområdet, Sweco 2021-06-11 (rev. 2022-01-28)
- Riskutredning farlig gods underlag till detaljplan för del av Ängelholm 3:49, AFRY 2022-04-12
- PM Skyddsåtgärd för urspårning, kostnads - nyttoanalys, AFRY 2022-06-22

PLANENS SYFTE

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra byggnationen av ett nytt busstorg för region- och stadsbusstrafik söder om stationshuset samt ombyggnation av Järnvägsgatan mellan Sockerbruksgatan och Landshövdingevägen. Syftet är också att möjliggöra för en ny gång- och cykelväg i anslutning till Järnvägstunneln samt en ny stadsdelspark i Stationsområdet.

Detaljplanen ska följa det planprogram som är framtaget för Stationsområdet (godkänt i kommunfullmäktige 2017-10-30 § 249).

PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen är upprättad enligt plan- och bygglagen (PBL SFS 2010:900) med utökat planförfarande. Utökat planförfarande bedöms vara lämpligt då detaljplanen anses vara av stor betydelse för allmänheten.

Genomförandet av planen innebär även omfattande om- och utbyggnad av allmänplatsmark vilket kommer medföra stora investerings-, anläggnings- och driftskostnader för kommun. Planen förväntas kunna antas av kommunfullmäktige fjärde kvartalet 2022.

Detaljplanen har utformats enligt Boverkets allmänna råd om redovisning av reglering i detaljplan (BFS 2020:6).

BAKGRUND

Kommunen inkom med begäran om planbesked den 17 oktober 2017 med syftet att pröva nya parkeringshus utmed järnvägen,

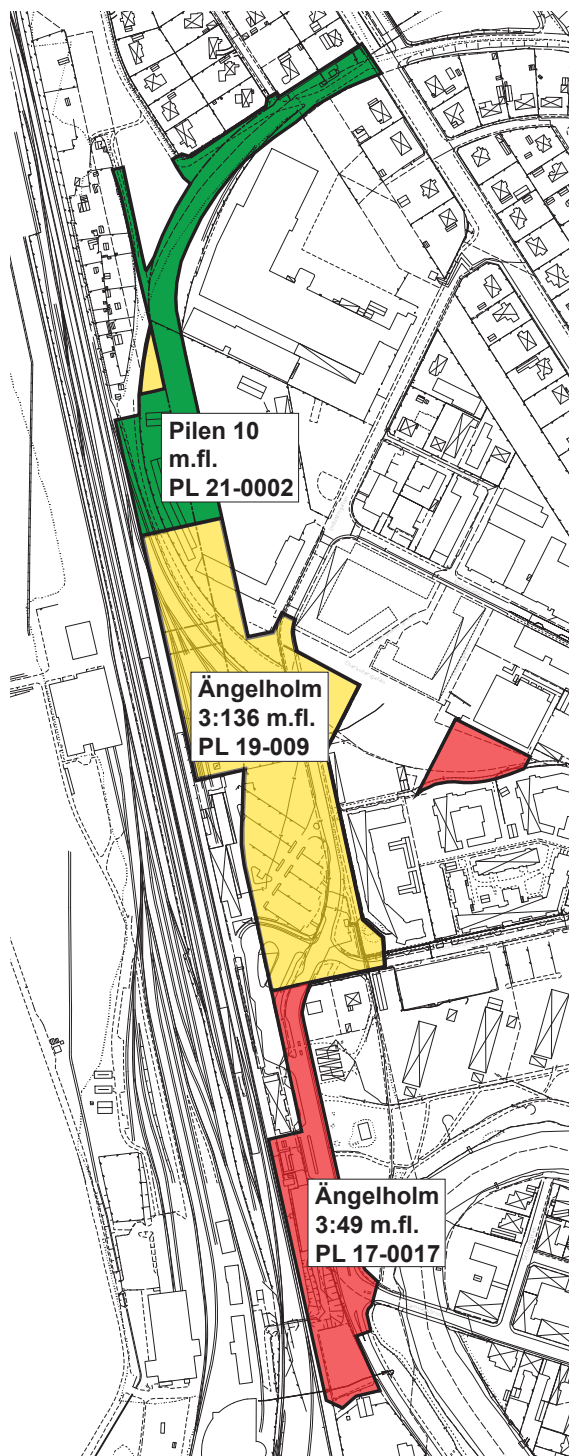
ny dragning av Järnväsgatan samt nya tekniska anläggningar inom aktuellt område. Kommunstyrelsen gav den 17 januari 2018 planenheten i uppdrag att pröva planläggning enligt ansökan.

Den 15 januari 2020 beslutade kommunstyrelsen att utöka planområdet att omfatta en längre sträckning av Järnväsgatan söderut, ny bussangöring söder om stationshuset samt gång- och cykelväg och parkering söder om bussangöringen. Planområdet utökades även till att omfatta den park som är utpekad i planprogrammet för Stationsområdet i anslutning till Saffstationen 1 och Sockerbruket 14.

Den 7 april 2020 beslutade Samhällsbyggnadsnämnden att godkänna förslag till detaljplan för samråd. Planhandlingarna fanns, enligt PBL (2010:900) 5 kap 11§ utställda från den 22 april till och med den 22 maj 2020.

Den 13 januari 2021 beslutade Kommunstyrelsen att dela planområdet i två olika detaljplaner samt att delar av planområdet skulle flyttas till detaljplanen för Ängelholm 3:136 m. fl (kontor, bostäder och centrumverksamhet). Bakgrunden till beslutet grundar sig i att skapa bättre förutsättningar för detaljplanen för Ängelholm 3:136 med fleras genomförande. Efter samrådet har planområdet därför minskats till att omfatta Järnväsgatans nya sträckning från Sockerbruksgatan i norr till Landshövdingevägen i söder, nytt busstorg, gång- och cykelväg i anslutning till Järnvägstunneln samt befintlig parkering söder om Järnvägstunneln. Detaljplanen omfattar fortsatt den nya stadsdelsparken söder om bowlinghallen. Detaljplanen har även bytt namn till Ängelholm 3:49 m. fl då det är den största fastigheten som berörs av detaljplanen. Aktuell detaljplan är röd i illustrationen nedan.

Den 26 oktober 2021 beslutade Samhällsbyggnadsnämnden att godkänna förslag till detaljplan för granskning. Planhandlingarna fanns, enligt PBL (2010:900) 5 kap 11§ utställda från den 10 november till och med den 6 december 2021.

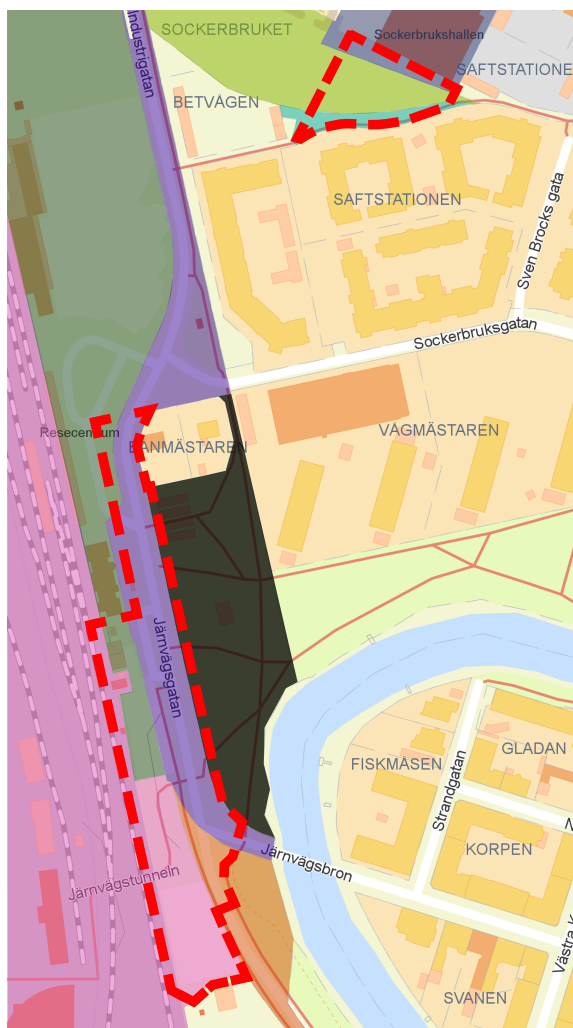


*Efter samrådet blev planområdet mindre till ytan.
Aktuell planområde är markerat i rött.*

PLANDATA

LÄGESBESTÄMMNING OCH AREAL

Planområdets läge framgår av översiktskartan på sidan 2. Ängelholms station och Väst kustbanan ligger i direkt anslutning till planområdet i väster. I öster gränsar planområdet till Järnvägsparken och fastigheten Banmästaren 1 och i söder fastigheten Ängelholms 3:131.



ÄNGELHOLM 3:2	ÄNGELHOLM 3:136
ÄNGELHOLM 3:95	SOCKERBRUKET 11
ÄNGELHOLM 3:49	ÄNGELHOLM 3:46
SOCKERBRUKET 14	
ÄNGELHOLM 3:51	

Delar av de fastigheter som omfattas av detaljplanen inom röd streckad linje.

Planområdet omfattar delar av fastigheterna Ängelholm 3:136, 3:2, 3:46, 3:49, 3:51 och 3:95, delar av Sockerbruket 11 och 14. Planområdets totala areal är ca 13 000 kvadratmeter (1,3 hektar).

MARKÄGOFÖRHÅLLANDEN

Ängelholm 3:46, 3:49, 3:51 och 3:95 samt Sockerbruket 11 och 14 ägs av Ängelholms kommun. Fastigheten Ängelholm 3:136 ägs av Jernhusen AB och Ängelholm 3:2 ägs av Trafikverket.

BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

Detaljplanens genomförande bedöms inte orsaka sådan betydande miljöpåverkan som åsyftas i Plan- och bygglagen 4 kap 34 § eller i Miljöbalken 6 kap 11 §. En miljökonsekvensbeskrivning har därför inte upprättats.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

ÖVERSIKTSPLAN

I gällande översiktsplan för Ängelholms kommun, ÖP 2035, är området utpekad som "Nytt större bostadsområde" i mark- och vattenanvändningskartan. Stationen är utpekad som en regional nod/stationsnod och den nuvarande busstationen är utpekad som bytesnod för regionbuss. Ängelholms kommun ska verka för en attraktiv kollektivtrafik där byten fungerar på ett smidigt sätt samt att den fysiska infrastrukturen för kollektivtrafik ska förbättras. Detaljplanens intentioner bedöms vara förenliga med översiktsplanen.

PLANPROGRAM

Planområdet ingår i planprogrammet för Stationsområdet. Planprogrammet godkändes av kommunfullmäktige den 30 oktober 2017 och ska ligga som grund för fortsatt detaljplanering inom Stationsområdet. Målet med planprogrammet är att utveckla Stationsområdet till en attraktiv stadsdel med stadsmässig bebyggelse. Målet är också



Illustrationsplan som visar hur stationsområdet skulle kunna se ut när det är fullt utbyggt. Planområdet för planprogrammet för Stationsområdet är markerat med svart streckad linje och de områden som berörs av denna detaljplan är markerade med röd streckad linje.

att skapa ett smidigt, säkert och tydligt resecentrum kring Ängelholms centralstation, att stärka stadsdelens övergripande gatu- och grönstruktur för att öka tillgängligheten i området, samt att förbättra och förtydliga kopplingen mellan stad och hav. Hela Stationsområdet planeras på sikt att rymma cirka 2 700 bostäder och ska utvecklas med sikte på hållbar utveckling. Programmet innehåller ett antal principer och målsättningar som ska beaktas i kommande planering:

- Grönstrukturen ska kopplas samman och inbjuda till utevistelse, aktivitet och rekreation. För att uppnå detta krävs att även privata bostadsgårdar utformas med fokus på det gröna.
- För att ytterligare förstärka en sammanhängande grönstruktur kan fickparker anläggas ut mot gata.
- Hållbara dagvattenlösningar eftersträvas och på kvartersmark kan bland annat reducering av hårdgjorda ytor, gröna tak och vattengenomsläppliga beläggningar bidra till detta.

I planprogrammet beskrivs även sju principer för utformning och gestaltning som ska beaktas i kommande planläggning av Stationsområdet. Principerna är: ordning, variation, mänsklig skala, lokal identitet, täthet - öppenhet, orienterbarhet - smitvägar samt levande gaturum.

I samband med planprogrammet har en värdeplan och en handlingsplan - *Hållbar stadsdel Stationsområdet* tagits fram. Värdeplanen redogör för den gemensamma målbilden kring hållbar utveckling, medan handlingsplanen syftar till att säkerställa att den inriktning som anges i värdeplanen och planprogrammet genomförs i praktiken. Det finns även en framtagna riktlinje för att skapa en attraktiv stadsmiljö i området - *Riktlinjer för gestaltning av Stationsområdet*. Samtidigt som planprogrammet godkändes också *Parkerings-*

strategi för Stationsområdet. Parkeringsstrategin redogör för hur parkeringsfrågan i området ska lösas och innehåller en parkeringsnorm.

DETALJPLANER

Planområdet är detaljplanlagt sedan tidigare och omfattas av flertalet detaljplaner. Ingen av detaljplanerna har kvarvarande genomförandetid.

- **B 40; Förslag på stadsplan för Ängelholms stad.** Området som berörs är planlagt som allmänna platser.
- **B 86; Förslag till stadsplan för område vid centralstationen.** Berört område är planlagt för järnvägsändamål, område för omnibussar samt gata.
- **B 123; Förslag till ändring av stadsplan för del av kvarteret Sockerbruket.** Området som berörs är planlagt som område för industriändamål samt område för trafikändamål; industrispår.
- **B 243, Förslag till ändring av stadsplan för Sockerbruksgatan.** Området som berörs är planlagt som park/plantering.
- **B 346; Detaljplan för kvarteret Betvägen 4 och 5 m. fl** berörs längst i söder. Området är planlagt för allmän platsmark huvudgata och park.
- **B 349; Detaljplan för fastigheterna Saftstationen 1 och Vågmästaren 1 mm.** Området som berörs är planlagt som park, gc-väg och räddningsväg.

RIKSINTRESSEN ENLIGT 3 ELLER 4 KAP MILJÖBALKEN

Planområdet ingår i samrådsområde hinderfria ytor för flygplatsen, inom riksintresse för flyget. Inom planområdet planeras ingen bebyggelse bli högre än +63,2 meter över havet vilket är lägsta nivån för krav på hinderfria ytor. Planområdet ingår också i område med särskilt behov av hinderfrihet, vilket ingår i riksintresse för

totalförsvaret. Inom detta område anses objekt högre än 20 meter få en inverkan på gällande riksintressen. Inom planområdet planeras ingen bebyggelse bli högre än 20 meter. Därför bedöms riktintresset inte påverkas.

Planområdet gränsar till riksintresse för järnvägar, Väst kustbanan. Förslaget till detaljplan har anpassats till riksintresset vad gäller till exempel skyddsavstånd och riskåtgärder. Ett genomförande av detaljplanen bedöms därför inte påverka riksintresset negativt.

Planområdet ligger även inom Länsstyrelsens Kulturmiljöprogram för Ängelholm och Rönne å. Motiv för bevarande är bland annat den sammanhållande järnvägsmiljön från 1800- talets slut med station och tillhörande byggnader som visar på dess viktiga utveckling av Ängelholm. Motiv för bevarande av miljön kring Rönne å är att flertalet verksamheter som förr lokaliserades utmed ån har ett särskilt värde och är av största betydelse för upplevelsen och förståelsen av landskapet. Planområdet omfattar inte någon bebyggelse med anknytning till stationen och har inte heller någon direkt koppling till ån. Planförslaget bedöms därför inte påverka den särskilt värdefulla kulturmiljön eller kulturmiljöstråket för Rönne å.

STRANDSKYDD

Enligt miljöbalkens 7 kap 13§ gäller det generella strandskyddet 100 meter från strandlinjen vid havet, insjöar och vattendrag. I Skåne har Länsstyrelsen och kommunerna tillsammans reviderat länets strandskyddade områden. Syftet med strandskyddet är att trygga allmänhetens tillgång till strandområden och att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

UPPHÄVANDE AV STRANDSKYDD

De södra delarna av planområdet ligger inom det generella strandskyddet för Rönne å. Strandskyddet är upphävt men återinträder i och med upprättandet av en ny detaljplan. I en detaljplan får kommunen enligt 4 kap. 17 § PBL upphäva strandskydd för ett område, om det finns särskilda skäl för det och om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset. Strandskyddet föreslås upphävas för de delar av planen som regleras som allmän plats TORG, GATA, GÅNG och CYKEL samt PARKERING vilket görs med en administrativ planbestämmelse på plankartan.

På plankartan:

a₁-

Strandskyddet är upphävt.



Det rödmarkerade området på kartan visar inom vilken del av planområdet som strandskyddet återinträder.

Upphävandet träder i kraft när detaljplanen vinner laga kraft. Det särskilda skäl enligt 7 kap. 18c § punkt 1 Miljöbalken som åberopas vid detta upphävande är att ”området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften”.

Det område där strandskyddet upphävs är idag till stora delar planlagt som kvartersmark och ianspråktaget av befintlig bebyggelse såsom teknikbyggnader, sophus, cykelgarage och parkering. Planförslaget innebär att hela det område som ligger inom det generella strandskyddet kommer regleras som allmän plats. Detaljplanen bedöms därför inte strida mot strandskyddets syfte att trygga allmänhetens tillgång till strandområden.

Förslaget bedöms inte heller påverka livsvillkoren för växter och djur då den delen av området närmast Rönne å som utgörs av befintlig parkmark inte berörs av planförslaget. Intresset av att ta området i anspråk enligt planförslaget bedöms därför väga tyngre än strandskyddsintresset.

FÖRUTSÄTTNINGAR OCH FÖRÄNDRINGAR

PLANFÖRSLAG

Planförslaget möjliggör nytt busstorg för regionbuss och stadstrafik söder om Stationshuset. På så sätt skapas bättre förutsättningar för smidiga byten mellan buss och tåg samtidigt som mark frigörs för byggnation av Järnvägsgatans nya sträckning norrut. För att den nya busstationen ska få plats behöver den befintliga gång- och cykelvägen som leder genom Järnvägstunneln flyttas. I samband med det planeras den även få en bättre utformning. Därför reglerar planförslaget även den gång- och cykelväg som ansluter till Järnvägstunneln.

Planförslaget möjliggör även planerad

sträckningen av Järnvägsgatan som tänkt huvudgata från Sockerbruksgatan i norr till Landshövdingevägen i söder samt en nya stadsdelspark i enlighet med planprogrammets intentioner.

OMRÅDETS HISTORIA

Planområdet omfattar delar av Ängelholms befintliga stationsområde med cykelparkering, angöring samt pendelparkering söder om Stationshuset. Stationsområdet är från 1800-talets slut och har haft stor betydelse för stadens utveckling. Det är en av få bevarade sammanhållna järnvägsmiljöer som finns kvar, sett ur ett nationellt perspektiv.

På flygbilder syns området söder om stationshuset utgöras av någon form av park/grönområde mellan järnvägen och Järnvägsgatan. Delar av planområdet, närmare bestämt området för en ny stadsdelspark, har historiskt varit en del av Sockerbruksområdet och Ängelholms gamla bangård för Järnvägslinjen Ängelholm - Klippan. På flygbilder från 1960 ses området utgöras av någon form av upplag.



Historiskt flygfoto över planområdet från 1960 -talet.

MARKFÖRUTSÄTTNINGAR

Planområdet är relativt flackt och har en befintlig markhöjd på mellan ca +4,5 till + 5. Marken består till stora delar av hårdgjorda eller grusade ytor med undantag för en mindre andel gräsmark i anslutning till befintlig gång- och cykelväg som går under Järnvägstunneln samt inom området för den planerade stadsdelsparken i norr. Längs med befintliga angöringsytor söder om stationshuset finns ett mindre antal träd i hårdgjord yta.

GEOTEKNISKA FÖRHÅLLANDEN

För att säkerställa grundläggningsförhållandena inom planområdet har PM planeringsunderlag för geoteknik tagits fram. Den geotekniska bedömningen grundar sig på en antagen jordmodell som utgår ifrån redan befintliga underlag och undersökningar för Ängelholm 3:136.

Under friktionsjorden förutsätts jordlagerföljden utgöras av siltig glacial lera. Grundvatten-nivåerna bedöms variera mellan 0,4 och 3,0 meter under markytan. Inom planområdet planeras ingen ny bebyggelse. Grundläggning av nya ledningar inom planområdet bedöms kunna genomföras utan förstärkt ledningsbädd. Vid anläggning

av hårdgjorda ytor bedöms det inte föreligga någon sättningsproblematik under förutsättning att naturlig jord och fyllning med innehåll av organiskt material schaktas ur.

MARKRADON

Inom vissa områden i Ängelholms kommun, som tidigare är bedömda som lågriskområden, har det uppmätts förhöjda värden. Generellt gäller att man inte kan utesluta förhöjd risk för markradon lokalt. Åtgärder för att klara tillåten radonhalt inne i byggnader utförs vid projektering av nybyggnation. Byggnader där människor stadigvarande vistas ska med hänsyn till radon utföras med grundläggning i enlighet med Boverkets byggregler. Radonhalten i inomhusluft får inte överstiga 200 Bq/m³ (kubikmeter). Ansvaret för att bedöma den faktiska radonrisken på varje byggplats och vidta tillräckliga skyddsåtgärder åligger den som ska bygga.

FORNLÄMNINGAR

Det finns inga kända fornlämningar inom planområdet. Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten skall dessa, i enlighet med Kulturmiljölagen, omedelbart avbrytas och Länsstyrelsen underrättas.



Stationshuset bedöms ha ett kulturbistoriskt intresse.

Fornlämningar kan synas som hårdrester, stenpackningar eller mörka färgningar i jorden.

BEBYGGELSE KULTURMILJÖ

Området kring järnvägsstationen beskrivs i Ängelholms kommuns bevaringsprogram som en mycket väl sammanhållen miljö. Området är utpekad som miljö klass I vilket innebär att den är oersättlig. Viktiga inslag är stationshuset, arbetarbostäderna, lokstallarna, godsmagasinet och tjänstemannabostäderna. Ängelholms stationsbyggnad pekas ut som byggnad av klass I, omistlig byggnad. Två tegelvillor på de angränsande fastigheterna Banmästaren 1 och 2, godsmagasinet (Bahnhof) på Ängelholm 3:136 samt två byggnader söder om planområdet pekas ut som byggnad av klass II vilket innebär att de har ett stort kulturhistoriskt eller miljömässigt värde.

Ett genomförande av detaljplanen innebär att områdets karaktär till viss del kommer att förändras. Dock bedöms inte planförslaget få någon betydande negativ påverkan på omkringsliggande kulturmiljövärden, då det inte kommer uppföras någon ny bebyggelse inom planområdet.

VERKSAMHETER

Inga verksamheter finns inom planområdet idag. Befintlig bebyggelse finns i form av ett sophus som nyttjas av de verksamheter som finns i stationshuset. I samband med byggnationen av det nya busstorget planeras sophuset få en ny placering. Norr om planområdet finns ett godsmagasin (Bahnhof). Byggnaden har tidigare inrymt bar/nattklubb men står idag tom.

KOMMERSIELL SERVICE

Planområdet inrymmer ingen offentlig eller kommersiell service idag. I närområdet finns matvaruaffär samt ett brett utbud av kommersiell service som gym, bowlinghall,

pizzeria och veterinär. Planområdet ligger nära centrala Ängelholms shoppinggata, och tillgängligheten till servicen i centrala Ängelholm bedöms därför vara god.

TEKNISK BEBYGGELSE

I dagsläget finns det tre teknikhus inom planområdet i anslutning till järnvägen; teknikhus för tele, teknikhus för signal samt en nätstation. Alla teknikhusen tillhör järnvägsanläggningen och kommer flyttas till nya lägen inom trafikverkets fastighet på den västra sidan om spårområdet. Flytten planeras ske i samband med pågående ombyggnation av Västkustbanan.

PARKER, GATOR OCH TORG PARK OCH LEK

Det finns inga befintliga parkområden inom planområdet. I öster gränsar planområdet till Järnvägsparken och väster om Järnvägen ligger Kronoskogen.

I den nordöstra delen av planområdet möjliggörs för en ny park. Parken kommer ligga i direkt anslutning till Ängelholms bowlinghall i norr och befintligt cykel- och gångstråk som sträcker sig mellan Industrigatan och Norra Sockerbruksgatan. Parken är tänkt att fungera som en stadsdelspark och som en grön koppling med omgivande blågröna gator. Parken kommer bli en viktig mötesplats för de boende i området men är även tänkt att bidra med några av de funktioner som saknas i de befintliga parkerna i centrala Ängelholm, såsom lekplats samt ytor för reflektion och blomsterprakt.

Ett gestaltungsprogram har tagits fram för parken som redovisar hur parken skulle kunna utformas. För att ta till vara på platsens söderläge planeras parken få en öppen del med gräsytor och perennplanteringar i söder och en mer trädrik del i norr. Den öppna ytan är även tänkt att utformas svagt nedsänkt för att kunna ta hand om regnvatten vid kraftiga



Illustrationsplan och sektion som visar Sockerbruksparkens möjliga utformning. Från gestaltungsprogram, Berg & Dahl, 2019

skyfall. Lekplatsen är tänkt att integreras i parkens norra delar. Enligt Handlingsplan - Hållbar stadsdel Stationsområdet (fastställd 2021-01-13) ska lekutrustning som anläggs i stationsområdet vara Svanenmärkt eller ha motsvarande märkning.

På plankartan:

PARK -	Park
lek ₁ -	Lekplats ska finnas

GATOR

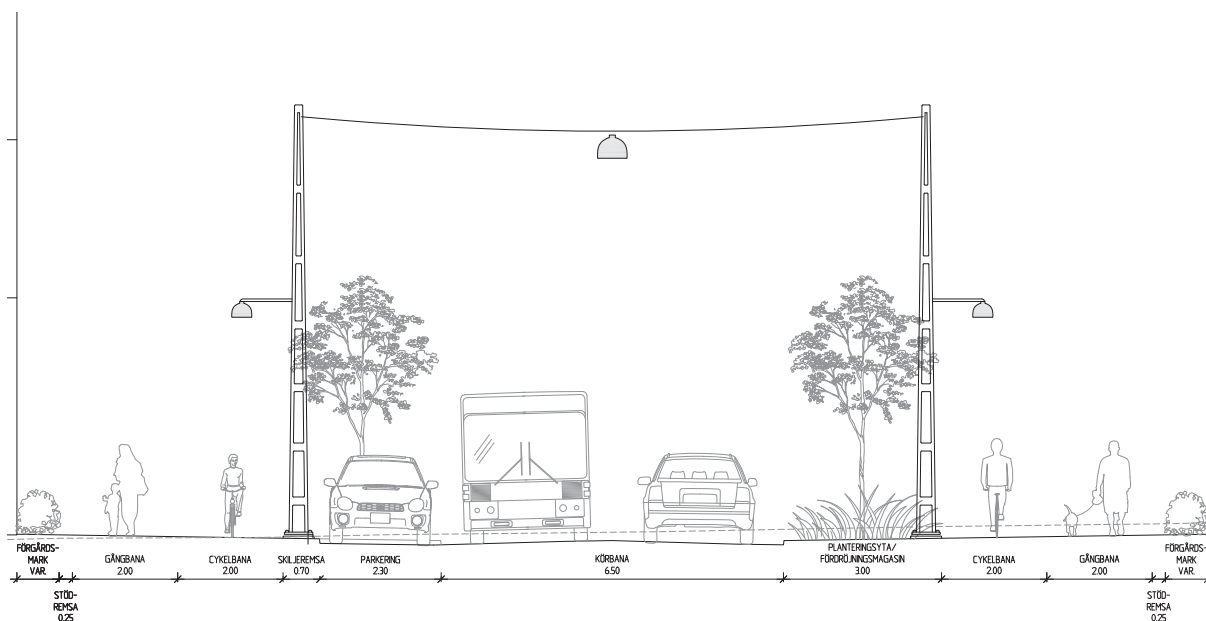
Planförslaget möjliggör en del av den nya gatustruktur och gestaltning som föreslås för Järnväggsgatan i planprogram för Stationsområdet. Järnväggsgatan planeras bli områdets nya huvudgata som ska binda ihop nya och befintliga lokalgator inom området. Gatan kommer även ersätta befintliga Industrigatan på berörd sträcka. Gatan ska utformas med målet att bli en attraktiv stadsgata med mycket grönska. Separerade gång- och cykelbanor ska finnas på båda sidor om gatan och i skiljeremsan mellan

gång- och cykelbana och körbana avsätts ytor för bland annat dagvattenhantering, trädplantering, kantstensparkering samt möblering såsom exempelvis belysning. Gatan planeras även kunna trafikeras med kollektivtrafik. På de platser där gående och cyklister ska korsa Järnväggsgatan planeras övergångarna med farthinder, mittrefug och övergångsställe.

Järnväggsgatan planeras få en total gatusektion på 20,5 meter. Körbanans bredd är i normalfallet 6,5 meter bred vilket tillgodoser god framkomlighet för kollektivtrafik och annan trafik. Resterande yta är avsatt för gående och cyklister (4 + 4 meter), grönytor, dagvattenmagasin och parkering (3+3 meter). Ur trafiksäkerhetsperspektiv ska in- och utfarter från angränsande bostadskvarter anordnas längs med anslutande lokalgator.

På plankartan:

GATA ₁ -	Huvudgata
TORG ₁ -	Busstorg



Sektion som visar hur Järnväggsgatan skulle kunna se ut.



*Illustration som visar hur det nya busstorget skulle kunna se ut. Vy från övergångsstället vid Järnvägsbron.
Sweco 2019-07-05*

BUSSTORG

För att uppnå planprogrammets mål för stationsområdet om att skapa ett smidigt, säkert och tydligt resecentrum kring stationen möjliggör planförslaget för nytt busstorg söder om stationshuset. Det nya busstorget hamnar i direkt anslutning till den nya gångbron över järnvägen till mittplattformen, vilket bedöms påverka möjligheten till smidiga byten mellan tåg och buss positivt. Busstorgets nya placering bedöms även förtydliga och förstärka kopplingen mellan stadskärnan och stationen och kopplingen till Kronoskogen, Trafikverksskolan och Järnvägens museum väster om järnvägen.

I samband med flytten frigörs även mark som behövs för byggnation av Järnvägs gatans förlängning samt ny bebyggelse norr om stationen. Det nya busstorget ska gestaltas med målet att bli en attraktiv entré och inbjudande plats som man som resenär och invånare vill vistas på.



Illustration som visar hur det nya busstorget skulle kunna se ut. Vy från söder mot norr. Sweco 2019-07-05

Samtliga hållplatsläge ska utrustas med väderskydd och sittmöjligheter och mellan järnvägen och busstorget planeras för någon form av avskärmning eller plank. Tågersättande buss planeras fortsättningsvis ha sin hållplats norr om stationshuset längs med Järnvägs gatans.



Illustrationsplan som visar hur det nya busstorget med ny gång- och cykelbanan under järnvägen kan komma att se ut.

Busstorget ligger i direkt anslutning till Västkustbanan som är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Erforderligt avstånd mellan spårmitt på närmaste spår och parkering, köryta och bebyggelse regleras på plankartan.

På plankartan:

Placering -	bebyggelse ska placeras minst 30 meter från spårmitt på närmaste spår. Väderskydd tillåts inom användningsområde användningsområde TORG ₁
Ej parkering	Marken får ej användas som parkering
Ej köryta -	Marken får ej användas som köryta

TRAFIK

GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

Planförslaget möjliggör delar av den planerade utbyggnaden av gång- och cykelvägnätet i stationsområdet. För att det ska vara enkelt att ta sig fram till fots och med cykel ska det enligt planprogrammet finnas sammanhängande, säkra och trygga gång- och cykelbanor. I söder kommer befintlig gång- och cykelväg som går under Järnvägstunneln få en ny sträckning. Nuvarande ramp ner till tunneln är inte anpassad efter dagens krav på tillgänglighet och sikten är dålig. En del av befintlig gång- och cykelväg behöver även tas i anspråk för det nya busstorget. Detaljplanen reglerar därför en ny sträckning av gång- och cykelvägen.

För att förbättra kopplingen mellan staden och havet föreslås gång- och cykelvägen få en mer stadsmässig utformning. Förutom att platsen ska fungera som gång- och cykelstråk planeras ytor för vistelse i anslutning till den

nya bussangöringen. Inom projektet för dubbelspårsutbyggnad av Västkustbanan kommer Trafikverket att bredda den befintliga Järnvägstunneln för att anpassa den till två spår. I samband med ombyggnationen kommer tunneln få en ny gestaltning och bättre belysning, vilket kommer bidra till att skapa en trevligare, säkrare och tryggare förbindelse för gående och cyklister under spåren och mellan staden och havet. Genom planområdet går även befintligt huvudstråk för cykel. Idag sträcker sig cykelstråket längs med båda sidor av Landshövdingevägen och norr om Järnvägstunneln korsar det Industrigatan och fortsätter norrut genom Järnvägsparken. För att minska konflikter mellan gående, cyklister och bussar i anslutning till busstorget och stationsområdet leds huvudcykelstråket förbi stationsområdet på den östra sidan av Järnvägsgatans nya sträckning. För att öka säkerheten och tillgängligheten för cyklister och gående planeras nya säkra cykelöverfarter över Landshövdingevägen och befintlig Järnvägsgata i korsningen med Industrigatan i höjd med Järnvägstunneln.

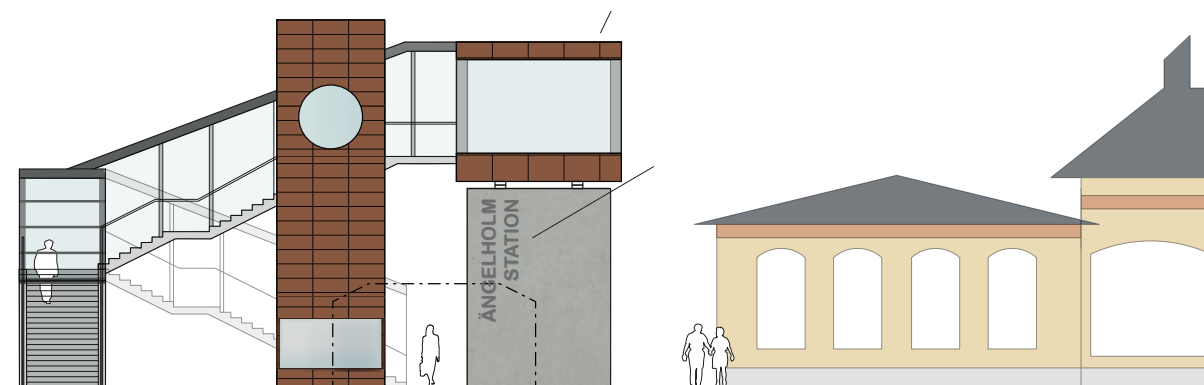
På plankartan:

GÅNG -	Gångväg
CYKEL -	Cykelväg

KOLLEKTIVTRAFIK

I direkt anslutning till den norra delen av planområdet finns Ängelholms Station. Stationen är en viktig knutpunkt för kollektivtrafiken där både tågtrafik och samtliga busslinjer i både stads- och regiontrafiken angör. Järnvägsstationen trafikeras av både Pågatåg och Öresundståg mot Malmö/Köpenhamn och Göteborg.

I samband med trafikverkets dubbelspårsutbyggnad mellan Ängelholm och Maria kommer Ängelholms station att byggas



Sektion som visar hur den nya gångbron till mittplattformen kan komma att se. På bilden syns gångbron från öster.

om för att bli mer tillgänglig. Bland annat kommer mittplattformen att breddas och få ett nytt tak. Den befintliga plankorsningen kommer även att ersättas med en ny planskild gångbro med hiss.

Det nya busstorget kommer att kunna användas av både genomgående och vändande bussar. Antal hållplatsläge anpassas för framtida behov av utökad trafik genom ytterligare ett hållplatsläge för regionbuss. De fyra hållplatslägen för regionbuss lokaliseras närmast järnvägen i väster och stadsbussarna planeras angöra närmast Järnväggsgatan i öster med två hållplatsläge i vardera riktning. Då stadsbuss och regionbusstrafik delas upp på ett tydligare sätt, kommer det underlätta för resenärer att orientera sig.

BILTRAFIK

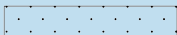
En trafikutredning har tagits fram i samband med planprogrammet för Stationsområdet (ÅF 2017-08-28). En utbyggnad av Stationsområdet kommer att innebära en ökning av biltrafiken både i området och på gator i direkt anslutning till området. Den tillkommande trafiken bedöms inte innebära att några särskilda åtgärder behöver vidtas på omkringliggande gatunät. Målet enligt planprogrammet för Stationsområdet är att den trafik som alstras inom området i så hög utsträckning som möjligt ska utgöras av gång-, cykel- och kollektivtrafik.

PARKERING

Enligt tidigare utredning (Sweco 2015-06-24) är behovet av pendelparkering för bilar i anslutning till stationen 225 platser. Behovet omfattar både resenärer som ska resa vidare med tåg och med buss. Pendelparkeringar planeras rymmas i de parkeringshus som ska anläggas norr om stationen. Tanken är att behovet av pendelparkering ska samordnas med parkeringar för verksamheter och boende där parkeringsbeläggning framförallt är hög under kvällstid. Befintliga ytor för korttidsparkering och hämta/lämna platser i anslutning till stationen tas i anspråk i samband med att det nya busstorget byggs. Nya ytor för de funktionerna avsätts istället norr om stationshuset.

Inom planområdet är också befintlig markparkering söder om Järnvägstunneln som bland annat används som besöks-parkering till Järnvägens museums. Enligt planförslaget tas delar av parkeringen i anspråk för den nya gång- och cykelvägen. Resterande delar av befintlig parkering regleras som parkering i plankartan. Planen reglerar även säkerhetsavstånd till järnvägen enligt trafikverkets krav vid byggande intill järnväg. Egenskapsbestämmelser reglerar att parkering inte får anläggas närmre än 15 meter och köryta inte närmre än 10 meter från spårmitt på närmsta spår.

På plankartan:

P -	Parkering
n ₁ -	Marken får inte användas för parkering
n ₂ -	Marken får inte användas som köryta
	Marken får inte förses med byggnad

Idag finns det ca 380 cykelparkering i anslutning till Järnvägsstationen och befintlig bussangöring. Fram till år 2030 beräknas behovet uppgå till ca 1000 cykelparkeringar. Nya ytor för cykelparkering planeras i kanten på Järnvägsparken i anslutning till busstorget i söder samt norr om stationshuset. Enligt Riktlinjer för gestaltning av stationsområdet ska det finnas möjlighet att parkera cykeln i ett låst garage och under tak i anslutning till stationen.

JÄRNVÄG

I väster gränsar planområdet till Västkustbanan. Delar av planområdet regleras som järnväg för att bekräfta den järnvägsplan som togs fram i samband med dubbelspårsutbyggnaden av järnvägen mellan Maria och Ängelholm. Inom området för järnväg planeras de funktioner som är en del av den nya järnvägsanläggningen att rymmas, såsom den nya gångbron till mittplattformen.

På plankartan:

T ₁ -	Järnväg
------------------	---------

GESTALTNING OCH STADSILD

Riktlinjer för gestaltning av stationsområdet har tagits fram och godkänts av kommunfullmäktige 2019-08-14. Riktlinjerna

ska ligga till grund för gestaltningen av stationsområdets offentliga rum. Syftet med riktlinjerna är bland annat att säkerställa attraktiva och funktionella stadsrum med god tillgänglighet. Gestaltningen ska verka för en sammanhållen och genomtänkt stadsbild som värnar om den mänskliga skalan samt för en hög kvalitet vad gäller materialval och estetik. Riktlinjerna innehåller exempel på möblering och utrustning såsom belysning, bänkar och hållplatsskydd samt trädval och konstnärlig utsmyckning. Exempelvis ska träden som planteras längs med områdets gator vara formstarka, med fina höstfärger och sammanhängande trädskrona.

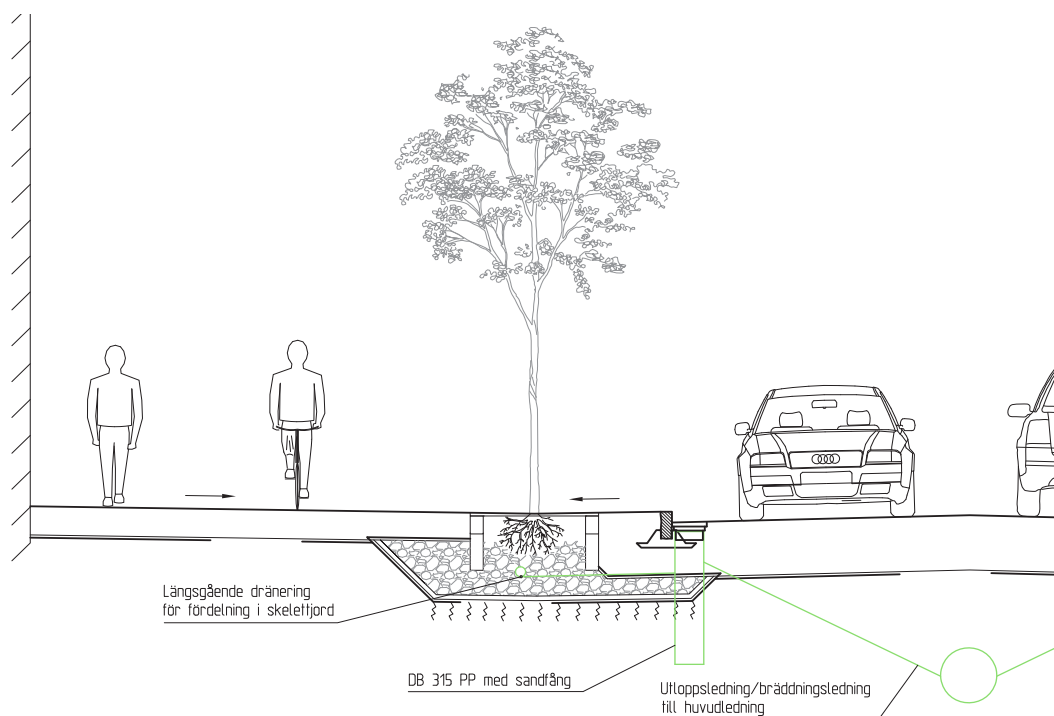
Planförslaget kommer delvis förändra stadsbilden. Den nya gatan kommer bli ett tydligt huvudstråk i staden med en sammanhållen gestaltning och grönstruktur. Busstorgets nya placering och utformning kommer bidra till att stärka kopplingen till centrum.

TILLGÄNGLIGHET

Planområdet ska utformas på ett sådant sätt att det blir tillgängligt även för personer med nedsatt rörelseförmåga. Dokumentet *Riktlinjer för gestaltning av Stationsområdet*, som ska användas vid utformning av allmänna platser i stationsområdet, innehåller olika exempel på hur detta ska uppnås, såsom tydliga ledstråk, att nivåskillnader ska tas upp av ramper eller hissar. Områdets allmänna platser ska även ha en god belysning.

TEKNISK FÖRSÖRJNING**DAGVATTEN**

Planområdet utgörs idag nästan uteslutande av asfalterade eller andra hårdgjorda ytor. Planförslaget innebär inte någon större förändring vad gäller markens genomsläpplighet eller infiltrationsförmåga. Merparten av dagvattennätet i området är dimensionerat för 2- årsregn. Befintliga dagvattensystem i stationsområdet har därför



Avvattningsprincip för Järnvägsgatan med underjordiska magasin i skiljeremsan mellan körbana och gång- och cykelväg

begränsad kapacitet att avleda dagvatten. Nya dagvattenledningar som är dimensionerad för 10-årsregn föreslås i den nya huvudgatan med anslutning till befintliga ledningar i Havsbadvägen i norr och Järnvägsgatan i söder för vidare avledning till Rönne å.

Lösningar för att fördröja dagvatten har undersökts bland annat i en fördjupad dagvattenutredning för stationsområdet (Griab, 2017-09-27). För att klara hanteringen av dagvatten enligt gällande branschstandard föreslås fördröjning och rening i fördröjningsmagasin i form av regnbäddar som bland annat kan placeras i skiljeremsan mellan körbana och gc-bana i Järnvägsgatan. För busstorget föreslås även kassetmagasin under mark.

För att kunna säkerställa hantering av det dagvatten som uppstår inom planområdet har beräkningar av dagvattenflöden genomförts (Atkins, 2021-04-07). Erforderliga utjämningsvolymerna har beräknats utifrån ett klimatkompenserat regn med återkomsttid på 30 år och ett tillåtet utsläpp på 10 liter/sekund och hektar.

Dimensionerande magasinvolym för de avrinningsområden som ligger inom planområdet uppskattas till 106 kubikmeter för gatan och 115 kubikmeter för busstorget. Inom busstorget bedöms inte några magasin i form av regnbäddar kunna anläggas därför planeras fördröjning ske med hjälp av kassetmagasin under mark. För gatan har en principsektion av en regnbädd använts för att kontrollera att regnbäddarnas utbredning och storlek inom samma område klarar den dimensionerade volymen.

På plankartan:

fördröjning₁ - Fördröjningsmagasin för dagvatten med en volym av minst 225 kubikmeter ska finnas. Bestämmelsen gäller totalt för alla fördröjning₁-områden tillsammans.

För att säkerställa dagvattenhateringen inom planområdet sätts en bestämmelse på plankartan om att fördröjningsmagasin för dagvatten med en volym om minst 225 kubikmeter ska finnas inom användningarna GATA₁ och TORG₁.

VÄRME

Huvudledning för fjärrvärme tillhörande Öresundskraft finns i befintlig sträckning av Järnvärgsgatan. Planförslaget medför troligtvis inte att ledningen behöver flyttas. Eventuell flytt ska ske i samråd med Öresundskraft.

EL OCH TELE

Området ligger inom Öresundskrafts eldistributionsområde. I dagsläget finns det ledningar i marken inom olika delar av planområdet. Inom parkeringsytan i söder finns exempelvis ett ledningsstråk som försörjer bland annat Järnvägens museum väster om järnvägen. Alla ledningar ska tas i beaktande vid kommande markarbeten.

AVFALL

Nordvästra Skånes Renhållnings AB (NSR) sköter sophanteringen och återvinningen i Ängelholms kommun. Avfallsutrymmen för planerade verksamheter inom området ska utformas i enlighet med renhållningsordningen för Ängelholms

kommun och placeras så att backning av avfallsfordon inte förekommer.

HÄLSA OCH SÄKERHET

MARKFÖRORENINGAR

Planförslaget innebär att delar av markanvändningen kommer att ändras från industriändamål till allmän park med lekplats. För användningen park med egenskapsbestämmelse lek bör riktvärden för känslig markanvändning (KM) vara utgångspunkt vid bedömning. En miljöteknisk markundersökning (Tyrens, 2021-05-21) samt en kompletterande miljöteknisk undersökning (Tyrens, 2022-05-18) har utförts av med syfte att undersöka eventuell förekomst av föroreningar inom området. Utredningen omfattar delar av fastigheten Ängelholm 3:40 samt delar av Sockerbruket 11 och 14.

Utredningarna visar på förekomst av markföroreningar inom området för planerad park som överskrider riktvärden för känslig markanvändning och som bedöms kunna ha negativ inverkan på människors hälsa. Föroreningar av bly förekommer i de ytliga fyllnadsmassorna i den södra delen av området. I samma område finns även konstaterade föroreningar av kvicksilver och PAH-H. De förorenade massorna bedöms



Provtagningsplan för Sockerbruksparken. Bilden visar inom vilka områden som det finns konstaterade markföroreningar

ligga på ett djup av 0 - 0,9 meter under markytan.

I den nordvästra delen av området finns en djupare petroleumförorening som bedöms ligga på om 1 - 1,8 meter under markytan. Föroreningen bedöms inte ha någon negativ påverkan på människors hälsa där den är belägen idag men bör tas bort innan parken anläggs.

Grundvattnet är bland annat påverkat av PAH och har spår av Triklormetan och Trikloret. Halterna är låga och bedöms inte ha någon påverkan på människors hälsa eller markmiljö.

För att göra marken lämplig för sitt ändamål ska ytliga jordmassor förorenade med bly, kvicksilver och PAH-H samt den djupare petroleumämnen åtgärdas. Området som bedöms behöva åtgärdas är totalt ca 800 kvm stort och består av ca 710 kubikmeter förorenad massor. Totalt beräknas kostanden för sanering och återfyllning uppgå till ca 600 000 kronor.

Då halter över KM påträffas ska en anmälan om avhjälpandeåtgärder enligt 28 § förordning (1998:899) om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd lämnas in till tillsynsmyndigheten innan arbete påbörjas. Avledning av uppumpat grundvatten till kommunalt dagvattennät kräver även godkännande från ledningsägare och tillsynsmyndighet. Om vatten behöver länshållas i samband med markarbeten ska vattnet provtas innan det släpps vidare till exempelvis dagvattennätet eller recipient. Vid förhöjda halter ska vattnet renas innan det släpps ut.

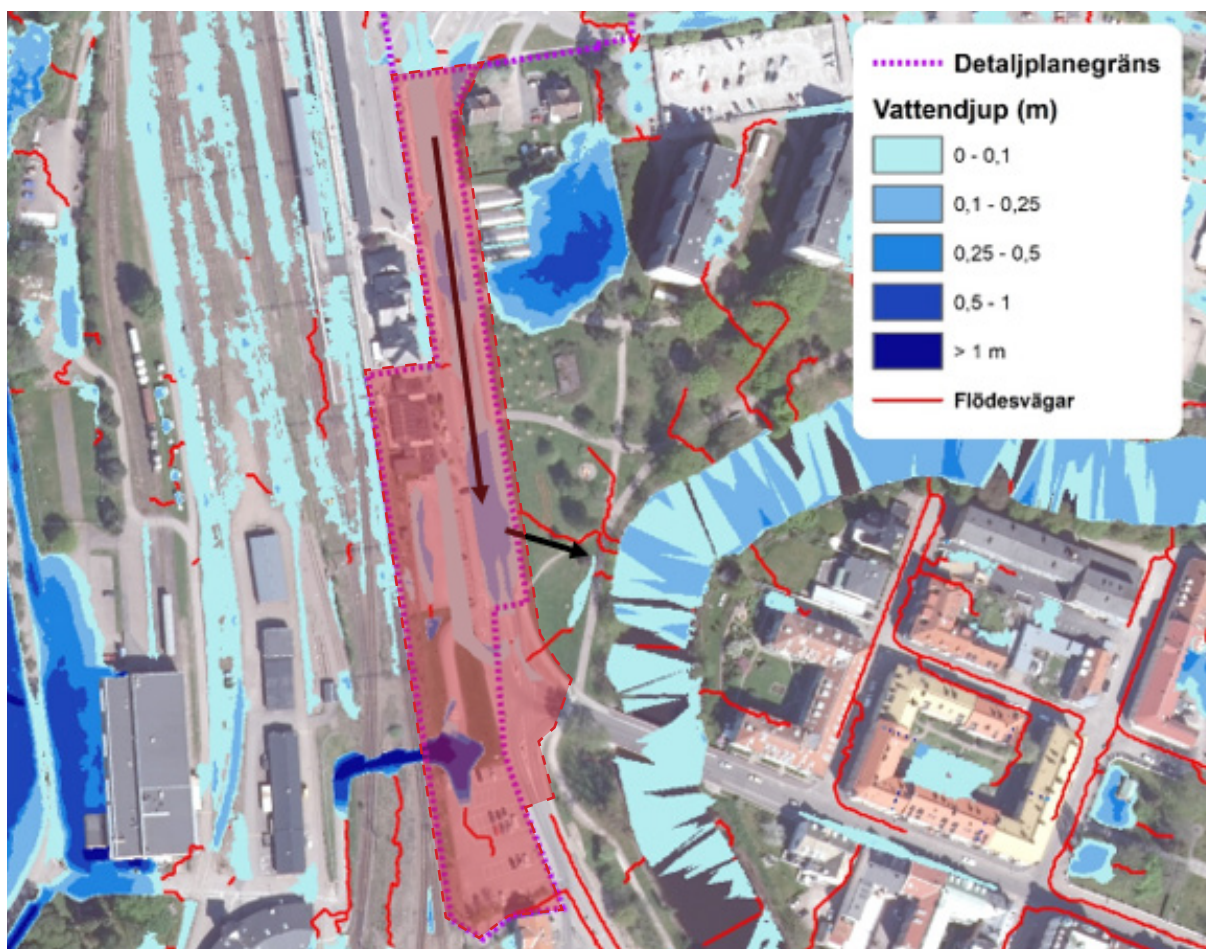
Området som planläggs som park ligger på kommunalt ägd mark med kommunalt huvudmannaskap, vilket innebär att kommunen är ansvarig för att marken görs lämplig för känslig markanvändning, PBL (2010:900) 6 kap. 18 §.

Resterande delar av planområdet regleras med användningsområden som medger mindre känslig markanvändning såsom gata, torg samt gång och cykel. Marken är delvis provtagen sedan tidigare. Om halter som överskrider MKM påträffas vid byggnation kan sanering krävas.

ÖVERSVÄMNINGRISK VID SKYFALL

Vid stora regn, så kallade skyfall, riskerar dagvattennätet och fördröjningsytor inom planområdet att bli överbelastade. Vid skyfall upp till storleken av ett 100- årsregn ska Järnväggsgatan fungera som avledande skyfallsstråk för ytvatten från anslutande gator och allmänna platser samt kvartersmark inom Stationsområdet. Avrinning från merparten av planområdet föreslås ledas mot Rönne å i söder. En skyfallsutredning (Sweco, 2021-09-06) har, utifrån framtagna förprojektering av den nya gatan och busstorget, simulerat hur vattnet kommer att rinna vid ett 100- årsregn. Simuleringen visar att vattnet avrinner längs med Järnväggsgatan ut i Rönne å enligt antagen principlösning. För att skapa tillräckligt med fall mot recipienten i söder ska Järnväggsgatan höjdsättas med en längslutning om minst 0,1 %. För att få vattnet att rinna från gatan till Rönne å längst i söder behöver även en lågpunkt skapas i gång- och cykelbanan. Vid kommande detaljprojektering är det viktigt att Järnväggsgatan höjdsätts enligt angiven princip i förprojekteringen (Atkins 2021-04-07) samt att anslutande gator och kvarter höjdsätts så att vattnet rinner till Järnväggsgatan.

På grund av att planområdet är mycket flackt och den nya gatan måste anpassas till befintliga höjder måste gatan höjdsättas med konstfall. Det innebär att det kommer uppstå mindre lågpunkter/instängda områden längs med gatan. Vattendjupet i dessa lågpunkter bedöms som högst till 15 cm innan vattnet rinner vidare mot Rönne å.



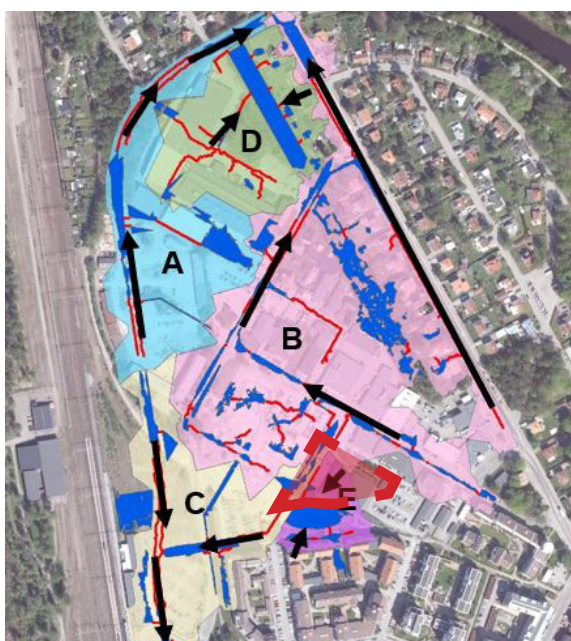
Flödesvägar och vattendjup i instängda områden inom detaljplanen. Svarta pilar markerar flödesriktning.

Planområdet omfattar även den befintliga viadukten under järnvägen i söder. Viadukter utgör riskområden vid skyfall då de är instängda områden som är beroende av ledningsnätet för sin avvattnings. Enligt framtagna simulering kan vattendjup på mellan 1,3 till 1,4 meter uppstå vid ett 100-årsregn. En mycket liten del av planområdet avvattnas mot viadukten och avrinningsområdet kommer efter ombyggnaden att vara något mindre än för befintlig situation. Vattendjupet förväntas bli oförändrat. På grund av de höga vattennivåerna kommer viadukten inte vara framkomlig vid skyfall. Utifrån utredningen gör kommunen bedömningen att genomförandet av detaljplanen inte kommer förvärra översvämningssituationen för befintligt riskområde. I samband med ombyggnationen av gång- och cykelvägen

i anslutning till Järnvägstunneln kommer befintlig pumpanläggning som hanterar tunnelns dagvatten att behöva att flyttas. I samband med det finns möjligheten att upgradera pumpens kapacitet till att även omfatta skyfallsvatten.

Den delen av planområdet som regleras som park är en del av ett annat instängt avrinningsområde där vatten inte kan ledas vidare mot Rönne å. För att säkerställa en säker hantering av skyfallsvatten behöver en översvämningssyta skapas i parken. Enligt skyfallsutredningen krävs en magasineringsvolym om minst 210 kubikmeter för att kunna omhänderta det vatten som beräknas rinna till parken vid ett 100-årsregn.

För att säkerställa att omkringliggande fastigheter inte ska ta skada till följd av översvämningar till följd av skyfall så införs därför en bestämmelse om översvämningssyta för skyfallsvatten på plankartan. Med de åtgärder för att förhindra översvämning till följd av skyfall som föreslås ovan bedöms framkomligheten inom planområdet som god vid skyfall motsvarande 100-årsregn. Detaljplanen bedöms inte heller påverka upp- och nedströms belägna avrinningsområden negativt.



Bilden visar det område som regleras som park och som är ett instängt område där vatten inte kan avledas mot Rönne å.

På plankartan:

översvämningssyta₁ - översvämningssyta för fördröjning av skyfallsvatten om minst 210 kubikmeter ska finnas.

ÖVERSVÄMNINGSRISK RÖNNE Å

Planområdet löper risk att drabbas av översvämning vid höga flöden motsvarande BHF (beräknat högsta flöde) i Rönne å. BHF

motsvarar ett teoretiskt värsta scenario och är ett begrepp som används i MSB:s nationella översvämningsskarteringar av sjöar och vattendrag. Det motsvarar en situation där alla naturliga faktorer som bidrar till ett högt flöde samverkar, till exempel snösmältning, nederbörd, vattenmättad mark med mera. Det beräknade högsta flödet bedöms grovt motsvara ett flöde med minst 10 000 års återkomsttid. Lunds tekniska högskola har tillsammans med Sweco beräknat BHF för Rönne å. Enlig PM modellbeskrivning Rönne å, (Sweco och LTH 2021-03-26) översvämmas hela planområdet vid BHF (beräknat högsta flöde).

På grund av Ängelholms havsnära läge har PM modellbeskrivning Rönne å (Sweco och LTH 2021-03-26) även tagit höjd för stigande havsvattennivåer i kombination med BHF i Rönne å. Modelleringen visar att översvämningssituationen vid BHF i anslutning till planområdet påverkas marginellt av havsvattennivån när denna varierar mellan +0 till +2.31 meter. Slutsatsen är att området är förhållandevis okänsligt för stigande havsvattennivåer i kombination med höga flöden, även i ett längre tidsperspektiv fram till 2150. Det är alltså flödet i Rönne å som är styrande för översvämningssituationen i höjd med planområdet.

I förhållande till omkringliggande bebyggelse ligger Rönne å:s åfåra lågt. Medelvattenföringen förbi planområdet ligger på ca +0,5 m. Utredningen visar att vid scenarion motsvarande 100- respektive 200 -årsflöden med klimatfaktor beräknas vattnet hålla sig inom åfåran. Utredningen visar vidare att planområdet först kommer översvämmas vid vattennivåer kring ca +4.6 m. Den maximala vattennivån som inträffat sedan mätningarna påbörjades för 39 år sedan är +2.36 m. Det är således ca 2 meter lägre nivåer än vad som krävs för att



Kartan visar utbredning av BHF ($629 \text{ m}^3/\text{s}$), kombinerat med en havsmedelnivå på + 2,31 meter. Planområdet markerat med röd linje.

planområdet ska översvämmas till följd av höga vattennivåer i vattendraget. Utredningen visar således att det är mycket osannolikt att vattennivåer över +4.6 kommer inträffa i området men på grund av den korta mätserien är det inte möjligt att beräkna exakt sannolikhet för att det inträffar.

Boverkets utgångspunkt är att ny sammanhållen bebyggelse, större riskobjekt eller bebyggelse med samhällsviktig verksamhet bör lokaliseras till områden som ligger över beräknat högsta flöde (BHF) i vattendrag. Kollektivtrafik är enligt MSB ett exempel på samhällsviktig verksamhet som bör lokaliseras till områden som inte hotas av översvämning. Då delar av planområdet planläggs som busstorg för regional och lokal busstrafik har en risk- och konsekvensanalys tagit fram (Sweco, 2021-06-11) för att kunna göra en bedömning kring om det kan vara motiverat att acceptera en högre sannolikhet för översvämning under förutsättning att konsekvenserna bedöms kunna hanteras på ett godtagbart sätt.

Vid simulering av BHF inom planområdet beräknas vattendjupet variera mellan 0,5

m till 1,5 m, där de högsta vattennivåerna uppstår i anslutning till befintlig tunnel under järnvägen. Möjliga konsekvenser till följd av översvämning motsvarande BHF bedöms vara skador på infrastruktur, påverkan på den samhällsviktiga verksamheten samt människors liv och fara. Som underlag till att bedömma konsekvenserna i form av skador på infrastrukturen inom planområdet har en riskkostnad tagits fram. Riskkostnad är en sammanvägning av sannolikheten för olika händelser och konsekvensen, i detta fall kostanden på de skador som skulle kunna uppstå vid BHF. Utredningen visar att riskkostnaden för översvämningar och efterföljande skador beräknas till ca 4000 - 80 000 kronor. Anledningen till de relativt låga kostnaderna är att flödet beräknas vara väldigt lågt, omkring 0,3 m/s. Vid händelse av översvämning till följd av BHF förväntas, förutom detaljplaneområdet, stora delar av järnvägen att bli översvämmad. Busstorgets funktion som bytesnod för kollektivtrafik är således begränsad.

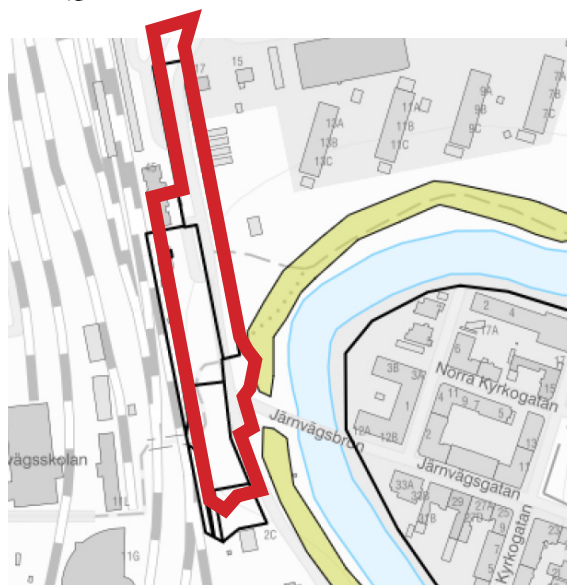
En tillfällig regional bytesnod för tåg och buss kan upprätthållas norr om Ängelholm vid Barkåkra station. Stationen är inte

utsatt för höga flöden i vattendrag, skyfall eller höga nivåer i havet. Det finns goda förutsättningar att tillfälligt flytta den regionala bytesnoden då stationen trafikeras av både tåg och stadsbuss och det finns även väl tilltagna ytor för ersättningsbussar. Om behovet av busstorget i Ängelholm bedöms som nödvändigt även under det absoluta toppflödet finns det även möjlighet att tillfälligt upprätthålla funktionen på icke översvämmade gator i anslutning till stationsområdet i norr.

I händelse av översvämning till följd av BHF bedöms det även som olämpligt att vistas i området. Det är främst kopplat till de större vattendjupen som uppstår i anslutning till den befintliga gång- och cykelpassagen under järnvägen. För att skydda trafikanter från de stora vattensamlingar som skapas i lågpunkter såsom viadukter arbetar kommunen med övergripande strategier såsom varningssystem. Utifrån sannolikheten att en översvämning i storleksordningen BHF ska inträffa i kombination med kommunens arbete med varningssystem så bedöms risken för människors liv och säkerhet som mycket liten.

Utifrån genomförd riskutredning gör kommunen bedömningen att de konsekvenser som uppstår till följd av översvämning motsvarande BHF inom planområdet är acceptabla. Vid en översvämningssituation går det fortsatt att nå planområdet norrifrån och den samhällsviktiga funktionen i form av bussangöringen kan tillfälligt flyttas till Barkåkra station, alternativt till ytor i anslutning till planområdet i norr. Då riskkostnaderna som är förenade med skador på infrastrukturen inom planområdet är mycket låga gör kommunen även bedömningen att det inte är samhällsekonomiskt försvarbart att undvika skada genom att anlägga översvämningsskydd för att skydda

planområdet från översvämning vid BHF. Om behovet att anlägga översvämningsskydd skulle uppstå framöver är det viktigt att säkerställa att ett genomförande av detaljplanen inte påverkar möjligheten att anlägga ett storskaligt skydd längs med Rönne å i framtiden. Genomförd risk- och konsekvensanalys (SWEKO, 2021-06-11) visar att de markanspråk som krävs för att skydda centrala Ängelholms från översvämningar i framtiden inte berör detaljplaneområdet.



Figuren visar vilket markanspråk som skulle behövas för att skydda centrala Ängelholm mot översvämningar vid BHF i Rönne å. Planområdet markerat med röd linje.

Sammanfattningsvis gör kommunen bedömningen att platsen är lämplig för utbyggnad av allmän platsmark, även samhällsviktig verksamhet i form av ett busstorg.

RISKER KOPPLAT TILL JÄRNVÄGEN

Planområdet ligger i direkt anslutning till Västkustbanan och Godstråket genom Skåne. En riskutredning har tagit fram, (Riskutredning, underlag till detaljplan för del av Ängelholms 3:49 m. fl, AFRY 2022-04-13) för att utreda eventuella risker avseende närheten till järnvägen. Resultatet av utredningen visar att den planerade bebyggelsen i form av nytt busstorg ligger

på en acceptabel risk för individnivå enligt RIKTSAM. Utredningen visar även att samhällsriskerna ligger på en acceptabel nivå. Utifrån resultatet bedöms inget behov föreligga för riskreducerande åtgärder vid busstorget kopplat till farligt gods.

Beräkningar avseende urspårningsrisken visar att sannolikheten för att ett urspårat tåg hamnar inom området för busstorget är låg men kan inte helt uteslutas. Det finns därmed en liten risk att människor som befinner sig på busstorget kan skadas eller omkomma till följd av en urspårning. För de delar av busstorget som bedöms påverkas vid en urspårning ligger risken inom ALARP-området, vilket innebär att riskreducerande åtgärder bör övervägas. Riskutredningen föreslår därför riskreducerande åtgärder i form av ett fysiskt urspårningsskydd. När risknivån ligger inom ALARP-området bör även nyttan med den föreslagna riskåtgärden vägas mot aspekter såsom kostnad och genomförbarhet. I de fall den uppskattade nyttan översatt i kronor är högre än den uppskattade kostanden för att genomföra riskåtgärden bör riskåtgärden tillämpas. Som underlag till bedömningen om föreslagna riskreducerande åtgärder i form av ett urspårningsskydd är motiverat har en kostnads - nyttoanalys tagits fram (AFRY, 2022-06-22).

Analysen visar att uppförandet av ett urspårningsskydd inte är motiverat då kostnaden för genomförande och drift överstiger den uppskattade nyttan. Nyttan som åtgärden medför är beräknad till 13 000 kr, vilket understiger den beräknade kostnaden på 8 337 200 kr för de åtgärder som utförandet kräver. Kommunen gör därmed bedömningen att det är lämpligt att planlägga för nytt busstorg i anslutning till järnvägen utan att reglera riskreducerande åtgärder i form av ett urspårningsskydd.

Riskutredningen föreslår även riskreducerande åtgärder som begränsar rörelsen av människor mellan busstorg och järnvägsspår, vilket reducerar risken för personpåkörning. Detta regleras på plankartan med en egenskapsbestämmelse om skydd i de fall järnvägen gränsar mot allmän plats och en egenskapsbestämmelse om skydd mot störning i de fall järnvägen gränsar mot kvartermark. Se vidare under rubriken AVTAL.

På plankartan:

Skyddsåtgärd -	Stängsel, mur eller plank ska finnas för att förhindra tillträde till järnvägsområde
m₁ -	Stängsel ska finnas för att hindra tillträde till järnvägsområde

KONSEKVENSER

MILJÖKVALITETSNORMER

LUFTKVALITET

Samtliga luftkvalitetsmätningar som genomförts i Ängelholms kommun har visat på värden under miljökvalitetsnormen. Mätningarna är genomförda 2014 och 2017. Resultatet av mätningarna visar en luftkvalitet som även uppfyller de nationella miljömålen, med undantag för luftpartiklar. En dominerande källa till höga halter av grova partiklar (PM₁₀) i gatumiljö i svenska tätorter är slitage av vägbeläggning, bromsar, däck och vägsand. Slitaget uppstår främst vid användningen av dubbdäck. Nya data pekar på att slitagepartiklar i omgivningsluften påverkar vår hälsa.

Planförslaget beräknas medföra ökade partiklar och avgasutsläpp i området.

Ökningen bedöms dock inte vara så stora att luftkvaliteten påverkas negativt. Det bedöms därför inte finnas någon risk att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids på grund av förslaget.

VATTENKVALITET

Vattenförekomster inom planområdet utgörs av grundvattenförekomsterna SE624463-131830 och Ängelholm - Ljungbyhed. Grundvattenstatusen bedöms som kvantitativt och kvalitativt god för båda förekomsterna. Det finns dock en risk att kemisk status inte uppnås år 2021. Detta enligt Vatteninformationssystem Sverige, VISS (<http://www.viss.lst.se/MapPage.aspx>).

Potentiella påverkanskällor för grundvattnet är framförallt jordbruk och större trafikleder. Planförslaget ligger inom befintlig tätort och innebär enbart en justering av befintlig struktur. Bedömningen är därför att ett genomförande av planförslaget inte orsakar en försämring av statusen för vattenförekomsterna ovan och inte heller påverka risk att god status inte uppnås. Planförslagets genomförande bedöms inte medföra sådan påverkan på grundvattnet att miljökvalitetsnormerna inte kan hållas.

Dagvatten (MKN)

Recipienten för dagvatten från området är Rönne å SE96000. Enligt VISS har Rönne å måttlig ekologisk status. Detaljplanen reglerar att gatans dagvatten ska omhändertas genom fördröjning, vilket även innebär en viss rening av dagvattnet innan det släpps ut i recipienten. Ett genomförande av detaljplanen innebär också att delar av planområdet kommer att saneras motsvarande känslig markanvändning. När marken har sanerats kommer förutsättningarna för god kvalitet på grundvattnet att förbättras. Utifrån detta bedöms risken att förorenat vatten skulle nå recipienten vara begränsad. Planförslagets genomförande bedöms därmed inte

medföra sådan påverkan på recipienten att miljökvalitetsnormerna inte kan hållas.

MILJÖMÅL

Det svenska miljö målssystemet består av ett generationsmål, 16 miljö kvalitetsmål och 24 etappmål. I Ängelholms kommuns miljöplan 2014-2021 finns även ett antal lokala inriktningar för miljö målen. Det miljö kvalitetsmål som främst bedöms beröras av planförslaget är ”God bebyggd miljö”. Planområdet ligger i centrum och bidrar till utvecklingen av god tillgång till kollektivtrafik och rekreation. Befintlig infrastruktur stärks och oskyddade trafikanter prioriteras.

Ett av målen med planprogrammet för Stationsområdet är att området ska utvecklas med sikte på hållbar utveckling. En värdeplan för hållbarhet och en handlingsplan, med konkreta åtgärder för att uppnå målet om hållbarhet, har därför upprättats. Många av hållbarhetsmålen bedöms uppfyllas i detaljplanen. Påverkan på miljö kvalitetsmålet om god bebyggd miljö bedöms därför vara positiv.

EKOLOGISKA KONSEKVENSER

Järnvägsgatan föreslås få en grön gestaltning med träd och planteringar på båda sidor av gatan. Förslaget bedöms bidra till bättre förutsättningar för ökad biologisk mångfald i ett idag övervägande hårdgjort och trädfattigt område. Planen möjliggör också en ny park i Stationsområdet. Den kommer att tillföra både ekosystemtjänster och rekreativa värden till området.

SOCIALA KONSEKVENSER

Planförslaget bedöms ur flera aspekter främja den sociala hållbarheten i området genom att det skapar förutsättningar för bland annat levande gaturum och mötesplatser. Planförslaget bedöms bland annat öka tillgängligheten i området då gång- och

cykelvägar byggs ut och utformas på ett sätt som bidrar till ökad trafiksäkerhet. Även tillgängligheten till kollektivtrafik bedöms öka då en ny busstation möjliggörs söder om stationshuset vilket bidrar till bättre kopplingar mellan buss och tåg. Kopplingen mellan Ängelholms station och Ängelholms centrum bedöms också bli tydligare och starkare till följd av förslaget. Säkerheten kopplad till järnvägstrafiken bedöms öka då en ny planskild korsning byggs vid stationen. Detta skapar förutsättningar för att fler kan använda kollektivtrafiken i sin vardag. Jämställdhet i planeringen utgår från det nationella målet för jämställdhet; att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv. Planförslaget främjar kollektivt resande samt användandet av gång och cykel. Detta kan gynna ungdomar samt kvinnor då de använder dessa färdmedel i högre utsträckning än män (enligt resvaneundersökning i Skåne 2015).

BARNKONVENTIONEN

Utformningen av det offentliga rummet ska ligga i linje med samhällets åtagande gentemot Barnkonventionen. Detta handlar om att säkerställa och utveckla miljöer där barn och unga kan ges trygga, trivsamma och tillgängliga platser där de kan vistas på egna villkor. Planförslaget bidrar till en ökad trafiksäkerhet och bättre tillgänglighet i området då gator och gång- och cykelvägar byggs om. I den nya stadsdelsparken kommer en lekplats att byggas, vilket bidrar till att utbudet lekplatser ökar inom staden och kommunen.

EKONOMISKA KONSEKVENSER

Ett genomförande av planen innebär ny infrastruktur och tillkommande allmän platsmark. Men även befintlig infrastruktur utnyttjas. Utbyggnad av allmänna platser innebär ökade kostnader för drift och underhåll för kommunen. Men det medför också en hel del vinster som till exempel ökad trafiksäkerhet och förutsättningar för ökat

användande av kollektivtrafik, vilket indirekt kan ge ekonomiska vinster för kommunen.

PLANENS GENOMFÖRANDE

Genomförandefrågorna redovisar de administrativa, organisatoriska, fastighetsrättsliga och ekonomiska åtgärder som krävs för ett samordnat genomförande av detaljplanen.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen handläggs med utökat förfarande.

GENOMFÖRANDETID

Genomförandetiden är 5 år från den dag planen vinner laga kraft.

På plankartan:

Genomförandetid - genomförandetiden är 5 år från det att detaljplanen vinner laga kraft

ORGANISATORISKA FRÅGOR TIDPLAN

Detaljplanen förväntas kunna antas av Kommunfullmäktige 4:a kvartalet 2022.

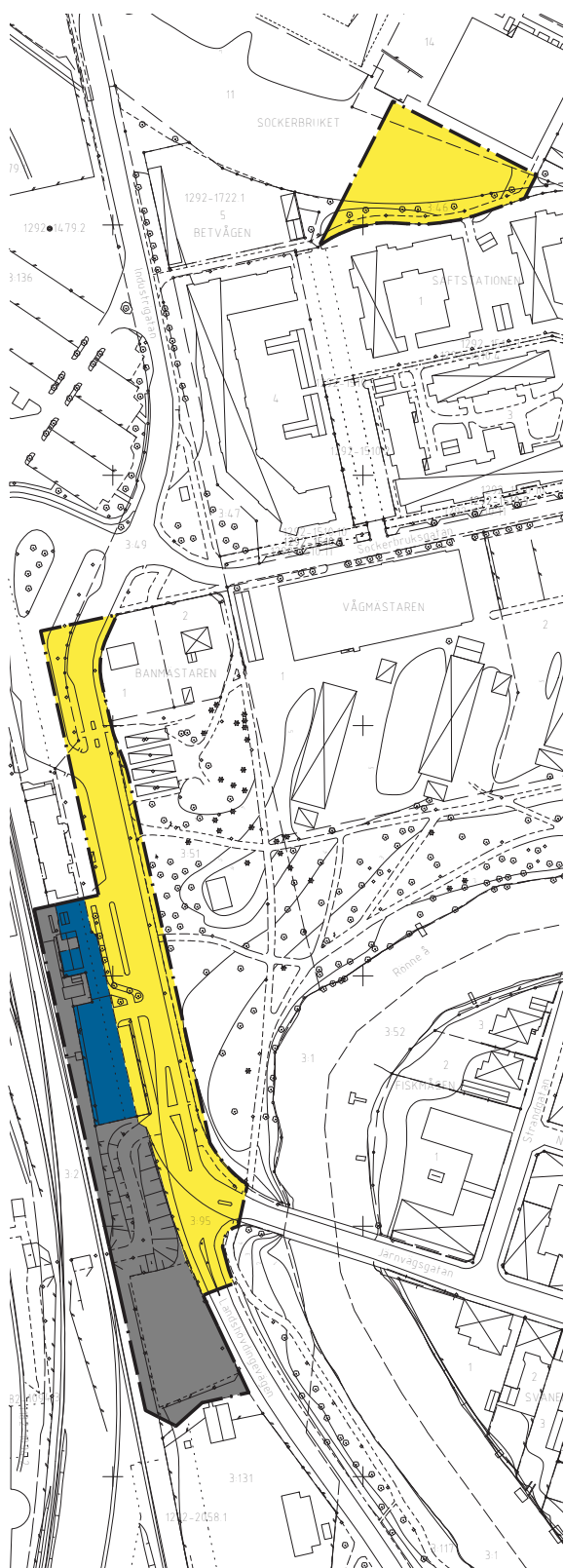
HUVUDMANNASKAP

Kommunen är huvudman för allmän plats.

AVTAL

En avsiktsförklaring har träffats mellan kommunen och Jernhusen Stationer AB som äger Ängelholm 3:136. I avtalet regleras framtida markbyten mellan kommunen och Jernhusen Stationer AB.

Ett köpeavtal mellan kommunen och Trafikverket kommer att upprättats och ska beslutas om innan detaljplanen antas. Avtalet berör förvärv av delar av fastigheten



Område markerat i grått är del av fastigheten Ängelholm 3:2 som ägs av Trafikverket. Område som är markerat i blått är del av fastigheten Ängelholm 3:136 som ägs av Jernhusen Stationer AB. Områden som är markerat i gult är del av kommunalt ägda fastigheter.

Ängelholm 3:2 som regleras som allmän platsmark i detaljplanen.

Ett medfinansieringsavtal om stängsling vid stationsområdet mellan kommunen och Trafikverket är upprättat och beslutat om. Syftet med avtalet är att reglera respektive parts åtagande och finansiella ansvar för byggnation av nytt stängsel. Särskilda kostnader för stängsling vid TRVs städutrymme regleras i samband med markförvärvet, dvs i köpeavtalet.

FASTIGHETSRÄTTSLIGA FRÅGOR FASTIGHETSBILDNINGÅTGÄRDER

Delar av fastigheterna Ängelholm 3:136 och Ängelholm 3:2 behöver föras över till en av kommunen ägd fastighet eftersom de i detaljplanen utgör allmän plats, gata och busstorg.

FASTIGHETSKONSEKVENSER

Detaljplanens genomförande innebär att mark som ägs av privata fastighetsägare tas i anspråk för gata, busstorg och gång- och cykelbana. Kommunen avser träffa avtal med berörda fastighetsägare för inlösen av mark som ska användas för allmän plats. Kommunen har dock möjlighet att lösa in mark som enligt en detaljplan ska användas för allmän plats utan att avtal föreligger med fastighetsägaren. Kommunen är skyldig att förvärva den allmänna platsmarken om fastighetsägaren begär det. Ersättningen för marken bestäms enligt reglerna i expropriationslagen (1972:719) om ingen annan överenskommelse träffas.

EKONOMISKA FRÅGOR ANSVARSFÖRDELNING

Kommunen betalar de fastighetsbildningsåtgärder som krävs för marköverföringar till kommunen.

Trafikverket vill bli hörda i framtida bygglov gällande väderskydd och plank på det nya busstorget. Det gäller även om bebyggelse över 20 meter skulle bli aktuell.

PLANEKONOMI

Kommunen är huvudman för allmän plats och ansvarar för samt bekostar drift och underhåll. Kommunen bekostar även byggnation av de nya allmänna platserna som planen medger. I det ingår även att sanerar de delar av planområdet som regleras som PARK så att riktvärden för känslig markanvändning uppnås. Framtagandet av detaljplanen bekostas av beställaren vilket regleras i ett planavtal. Planavgift kommer därför inte att tas ut i bygglovsskedet.

MEDVERKANDE TJÄNSTEPERSONER

Planhandlingarna har upprättats av planarkitekt Hanna Hjalmarsson, Planenheten. Fastighetsförteckningen har tagits fram av Anna Simes och Madeleine Bergvall, Kart- och mätenheten.

Övriga som varit delaktiga i planarbetet är:

Anna Heyden, planarkitekt
 Torbjörn Nilsson, planarkitekt
 Pernilla Theselius, stadsarkitekt
 Annika Andersson, mark- och
 exploateringsingenjör
 Sara Elmefjärd, mark- och
 exploateringsingenjör
 Björn Adlerberth, trafikingenjör
 Camilla Lundgren, gatuingenjör
 Geraldine Thiere, hållbarhetsingenjör
 Johan Lundahl, VA-ingenjör
 Denice Aderklint, VA-ingenjör
 Malin Abbott, Miljöinspektör
 Hanna Sandgren Hanzén, Projektledare

Samhälle/Planenheten

Ängelholm den 2022-08-24

.....
Pernilla Theselius
Tf Planchef

.....
Hanna Hjalmarsson
Planarkitekt

Tillhör detaljplan antagen av KF 2022-11-28
Laga kraft 2023-07-21

Information om behandling av personuppgifter (GDPR)

Som information vill vi upplysa om att personuppgifter som inkommer i ärendet behandlas endast i detta specifika planärende samt vid utlämnande av handlingar enligt offentlighetsprincipen. Den rättsliga grunden för behandlingen är myndighetsutövning enligt PBL. Källor: Till fastighetsförteckning är; fastighetsinformationsregistret (FIR), statens personadressregister (SPAR). Kommunstyrelsen är personuppgiftsansvarig. Om du vill ha ytterligare information om hur dina personuppgifter används eller om du vill att dessa skall ändras är vi tacksamma för skriftligt besked om detta till Kommunstyrelsen, 262 80 Ängelholm.



Upprättad av Samhälle/
Planenheten
Ängelholms kommun
2022-08-24