



Detaljplan för del av Osby 181:5. Öster om Lars Dufwa rastplats.

Osby, Osby kommun, Skåne län

Förslag till detaljplan har varit på en tredje granskning under tiden 2018-02-16 – 2018-03-08 enligt samhällsbyggnadsutskottets beslut 2018-01-23.

Förslag till detaljplan har skickats ut till berörda myndigheter och sakägare. Under granskningstiden har detaljplanen funnits tillgänglig på

- Samhällsbyggnad, Osby kommun, Parkgatan 1, Osby
- Osbys bibliotek, Ö Järnvägsgatan 16, Osby
- Kommunens hemsida www.osby.se

Länsstyrelsens och Trafikverkets yttranden är återgivna i sin helhet. De yttranden som inkommit därutöver har **sammanfattats** i detta dokument, för att ge en överskådlig och lättillgänglig text. Samtliga yttranden finns att tillgå på samhällsbyggnad, Parkgatan 1, andra våningen.

Följande har inkommit med yttranden:

STATLIGA MYNDIGHETER MED FLERA:

Länsstyrelsen, 2018-03-04	utan synpunkter
Trafikverket, 2018-03-08	utan synpunkter
Lantmäterimyndigheten, 2018-03-07	utan synpunkter

KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG:

TT-nämnd, 2018-03-15	med synpunkter
E.ON, 2018-03-06	utan synpunkter

ÖVRIGA

Segutslycke vägsamfällighet, 2018-03-07	med synpunkter
Lantbrukarnas Riksförbunds kommungrupp, 2018-03-07	med synpunkter

STATLIGA MYNDIGHETER MED FLERA

Länsstyrelsen meddelar i yttrande 2018-03-04 följande:

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

Kommentar: Inga.

Trafikverket meddelar i yttrande 2018-03-07 följande:

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna i rubricerat ärende.

Detaljplanens syfte är att tillåta vägre Restaurang, kontor, besöksanläggningar och verksamheter.

Trafikverket har tidigare lämnat synpunkter 2016-08-19, 2016-09-22 samt 2016-11-28.

Trafikverket har inget ytterligare att tillägga.

Kommentar: Inga.

Lantmäterimyndigheten meddelar i yttrande 2018-03-07 följande:

Samtliga tidigare anmärkningar är åtgärdade. Lantmäteriet har inga ytterligare synpunkter på planen.

Kommentar: Inga.

KOMMUNALA NÄMNDER, FÖRVALTNINGAR OCH BOLAG:

TT-nämnd meddelar i yttrande 2018-03-15 följande:

Område miljö:

1. Illustrationsplanen i plan- och genomförandebeskrivningen överensstämmer inte med det tänka planområdet. I illustrationen ser det ut som att en väsentlig del av planområdet kommer vara grönyta, vilket inte är fallet. – Antingen ska illustrationsplanen ändras så att den överensstämmer med planen eller ska planen ändras så att den överensstämmer med illustrationsplanen.
2. Dagvattnet från det tänkta planområdet avses ledas till sedimenteringsdammar. Föreslås att dessa ligger inom detaljplan. Enligt de senaste granskningshandlingarna är sedimenteringsdammar fortfarande lokaliserade utanför detaljplanen.

3. Om uppvärmning står det att fjärrvärme kanske ska dras ut till området om inget annat uppvärmningsalternativ anses vara bättre. Detaljplanen får enligt boverket inte hänvisa till framtida utredningar utan dessa utredningar ska vara färdiga i samband med detaljplanens antagande. Om fjärrvärme ska användas ska det tydligt framgå, om någon annan typ av uppvärmning ska användas skall även detta framgå tydligt.
4. Planen föreslås omfattas av verksamhetsområde för vatten och avlopp. – Det ska tydligt framgå om planen ska ingå eller inte ingå i verksamhetsområde för kommunalt VA, val av VA-lösning ska vara utrett och angivet i detaljplanen. Finns ekonomiska medel avsatta i SBVT:s ekonomiplan?
5. Endast trafikbuller och dess konsekvenser för tänkta verksamheter inom planområdet har tagits upp. Buller som genereras inom planområdet har inte beaktats eller hur det påverkar den omgivande bebyggelsen.
6. Kollektivtrafik samt gång- och cykelväg behöver beskrivas närmare. I översiktsplanen står att nya verksamhetsområden ska lokaliseras så att de stödjer utvecklingen av ytterligare kollektivtrafiken. I materialet finns inte upptaget vad gäller gång- och cykelväg till och från planområdet. I översiktsplanen står att området förutsätter planskild gång- och cykelväg under/över väg 23/19.
7. Lokaliseringsprövningen ska utgå från de utpekade områdenas lokala förutsättningar gällande markförhållande samt djur-, natur- och kulturvärden som finns. Att framhålla skyltningsläge som en av de främsta anledningarna till etablering kan inte anses vara förenligt med miljöbalkens intention.
8. I lokaliseringsprövningen tas endast område C, D, F upp från den fördjupade översiktsplanen för Osby. Dessa områden är oetablerade. Översiktsplanen säger visserligen att verksamhetsområden bör ske i tätortens östra delar, där område C ligger, men då i första hand i redan etablerade områden. Om föreslagen detaljplan inte följer översiktsplanen ska det motiveras varför, det görs inte. Områdena A, B och E är däremot inte upptagna, samtliga av dessa tre ligger även de i östra delarna av Osby och är sedan tidigare etablerade. Lokaliseringsutredning för dessa behövs. Vidare föreslås att område F plockas ur från lokaliseringsprövningen då planen inte längre innefattar handel.
9. Lokaliseringsprövningen anses inte presentera beskrivna områden på ett objektivt sätt.
10. En enklare markundersökning, likt den, som har genomförts i område C föreslås genomföras i de områden som tas upp i lokaliseringsprövningen.
11. Det saknas tillräcklig beskrivning och anknytning om hur miljömålen påverkas av det tänka planområdet. Varje miljömål föreslås behandlas separat med förklaringar hur de påverkas av tilltänkt verksamhet inom planområdet.

Område bygg:

1. Ny detaljplan överlappar den befintliga i söder. Möjlighet finns att avgränsa området norr om grusvägen utan att ta med grusvägen i planen. Denna detaljplan bör utformas på liknande sätt som den södra med en 6 m bred remsa med prickmark mot den enskilda vägen för att säkra vägens framtid. Intrånget i den befintliga detaljplanen i söder är onödigt och omotiverad.
2. Om fördröjningsmagasin ska kunna bildas med stöd av detaljplanen ska de placeras inom planområdet. Se Boverkets hemsida!

3. Utfartsförbud mot väg 23 bör införas.
4. Passage för gående och cyklister finns inte, man kan befara att en del spring kan uppkomma mellan östra och västra sidan av väg 23, tillåten hastighet i korsningen är 70 km/h, den verkliga hastigheten är betydligt högre.
5. Påverkan på Hönjarumsbäcken som recipient till dagvatten bör redovisas bättre, förväntade flöden, tider mm.
6. Hur löses finansiering av trafikåtgärder på väg 23? Finns avtal med Trafikverket om kostnadsfördelning? Om avtal finns ska det bifogas planhandlingarna.
7. Stadsarkitekten har yttrat sig över planförslaget 2016-06-15, yttrandet bifogas. (Skiss med påverkan på befintlig plan ingår).

Kommentar: 1. Illustrationsplanens avgränsning är illustrerad med den svarta streckade linjen. Det är detta som utgör detaljplanen och följer detaljplanens form. Den gröna ytan är ett tillägg över området söder om förslag till detaljplanen för att få en bättre helhetsförståelse. Illustrationsplanen visar hur området skulle kunna se ut, detta framgår också av bildtexten under illustrationen.

2. Dagvattendammarna och hur de kan placeras har diskuterats med kommunekologen för lämplig placering. Önskas annan placering vid byggnationen kan sedimenteringsdammarna göras inom detaljplanen också.

3. Avsikten är att primärt använda fjärrvärme.

4. I planbeskrivningen, sidan 12, framgår att planområdet föreslås läggas till som verksamhetsområde för VA.

5. På sidan 10 i MKB:s framgår bland annat hur planområdet utåt sett kan påverka den bebyggelse som finns i närheten.

6. Gång- och cykelmöjligheter är beskrivet i plan- och genomförandebeskrivningen. Dock är avsaknad av en utbyggnad av GC-nätet i området inte ett skäl för att inte gå vidare med detaljplanen. Huvudfokus är verksamheter som förutsätter motordriven fordonstrafik.

7. Möjlighet till skyltningsläge ses som en del i ett områdes förutsättningar. Skyltningsläget har tagits upp som en betydande faktor när kommunen valt vilken mark som ska planeras. Närheten till väg och god kommunikation har varit viktigt i planeringsprocessen.

8. En närmare förklaring har lagts till i sammanfattningen i lokaliseringsprövningen om varför område A, B och E inte är med.

9. Samma parametrar bedöms ha använts vid bedömning av de olika områdena.

10. En översiktlig markundersökning är lämplig att göra. Dock finns förhållandevis god kännedom om de andra områdena, exempelvis område D. Att gräva på alla områdena bedöms för resurskrävande. Geologiska kartor finns också att tillgå vilket används i planhandlingarna.

11. I MKB:n beskrivs att bland annat miljömålet Skånes hav, sjöar och vattendrag skulle kunna beröras. I övrigt bedöms inga miljömål beröras. Planområdet är mycket begränsat i sin storlek och påverkan utifrån de bestämmelser som föreslås i planen.

Kommentar bygg:

1. Den nya planen har samma möjligheter till som den befintliga vilket inte ger någon förlust för möjligheten till lager. Den föreslagna detaljplanens utformning är nödvändig för att ordna trafiklösningen som krävs.

2. Noterat, dock kan dammar göras även utan stöd i detaljplan.

3. En mindre sträcka har försetts med utfartsförbud där vallen inte täcker upp mot vägen 23. Vallen fungerar också som hinder längs hela sträckan mot väg 23.

4. Tanken är att området ska utgå ifrån transporter med motorfordon. En GC-väg är fördelaktigt men bör behandlas separat från detaljplanen. Förslag till detaljplan kan inte överlappa en vägplan.

5. Detta får beräknas närmare av SBVT (Skåne Blekinge vattentjänst AB) som är bäst lämpade att hantera VA-frågor.

Planhandlingarna anger förutsättningarna men inga beräkningar m.m.

6. Avtal med Trafikverket hanteras separat.

7. Noterat och värdefullt.

E.ON meddelar i yttrande 2018-03-06 följande:

E.ON Elnät Sverige AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har inget ytterligare att erinra än vad som tagits upp i tidigare samråds- och granskningsyttrande.

Kommentar: Inga.

ÖVRIGA:

Segutslycke vägsamfällighet meddelar i yttrande 2018-03-07 följande:

Med hänvisning till dagens möte översändes här dokument enligt överenskommelse. Segutslycke vägsamfällighet vill med detta dokument klargöra följande förändringar som berör vägsamfälligheten och dess genomfart till R23.

- Bärighet klass BK4 (BK1 idag men Trafikverkets intention är alla BK1 skall höjas till BK4)
- Väganslutningar skall kunna trafikeras av större grävmaskinstrailer etc utan hinder.
- Kommunen ska ta ansvar för ”ansluts asfaltering” in på vägsamfälligheten minst en sträcka motsvarande max fordonslängd. Detta för att inte problem med hålor, damm etc skall drabba vägsamfälligheten. Jämför dagens problem vid anslutning till R23.
- Anslutningen bör planeras så man undviker att vägsamfällighetens trafik och trafiken till detaljplanelagt område stör varandra.
- Inga kostnader skall åläggas vägsamfälligheten.

- Kostnader för eventuell lantmäteriförrättning rörande förändrade andelstal skall tas av kommunen.
- Ärendet tas upp på årsmötet.

Kommentar: Tillägg görs i plan- och genomförandebeskrivningen enligt önskemål om bärigheten, ansvaret som kommunen tar m.m.

Kommunens avsikt är att reglera bort den sträcka i vägsamfälligheten som påverkas i förslag till detaljplan. Detta gör att vägsamfällighetens sträckning minskar och det görs genom en lantmäteriförrättning, som bekostas av kommunen.

Lantbrukarnas Riksförbunds kommungrupp meddelar i yttrande 2018-03-07 följande:

LRF kommungrupp i Osby är positiva till att det ställs mark till förfogande för olika verksamheter inom kontor och besöksnäringen, dock inte livsmedel. Läget för området är mycket gynnsamt när det är placerat vid väg 23 och 15 vilket kan generera ökad sysselsättning och service i kommunen.

LRF vill hänvisa till Miljöbalken Kap 3 § 4 där det betonas att jord och skogsbruket är av nationellt intresse. Detaljplanen får inte inverka/inskränka på brukande av grannfastigheter med jord- och skogsbruk. Även skall särskild hänsyn tas till ekosystemtjänster (livsmedels- och skogsproduktion) och att det finns både regional och nationell livsmedelsstrategi med målsättning att öka inhemsk produktion av livsmedel och fossilfritt bränsle.

Vägen över detaljplanelagt område måste minst motsvara dagens BK4 (BK = bärighetsklass och BK4 bärighet för 74 tons fordon) enligt Trafikverket. Trafikverkets ambition är att höja hela BK1 till BK4 för att underlätta för skogsbruket. Vägen får inte bli en flaskhals som begränsar transporter till och från fastigheterna utmed vägen.

Anslutningen till befintlig vägsamfällighet måste även ha en utformning som inte begränsar tillgängligheten för stora fordon typ grävmaskinstrailer samt inverka negativt på brukandet av fastigheterna (grannar och längs vägen).

Med hänvisning och ”hänsynstagande” till ovan nämnda ställer sig LRF:s kommungrupp i Osby kommun bakom förslaget till detaljplan för Del av Osby 181:5 öster om Lars Dufwa rastplats.

Kommentar: Kommunen tackar för informationen. Ingen begränsning av framkomligheten avses ske, tvärtom då infarten föreslås förstärkas till området öster om rastplatsen. Beskrivningar görs om bärigheten m.m. i plan- och genomförandebeskrivningen.

SAMMANFATTNING

Synpunkterna har ovan bemötts separat. Nedan sammanfattas de synpunkter som föreslås leda till förändringar i detaljplanens handlingar.

- Tillägg görs i beskrivningarna om bärighet för kommande väg, tillgängligheten, ansvar och kostnader som åligger kommunen.

Förslag till beslut

Samhällsbyggnadsutskottet föreslås besluta att:

- föreslå kommunstyrelsen att föreslå kommunfullmäktige att anta detaljplanen.

Samhällsbyggnad i Osby, juni 2018

Mathias Karlsson
Samhällsbyggnadschef

Ketil Svensson
Planarkitekt FPR/MSA