

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

GRANSKNINGSHANDLING

DETALJPLAN FÖR ALLARP 2:536 OCH 2:537

SKUMMESLÖVSSTRAND – LAHOLMS KOMMUN



Detaljplan, utökat förfarande
Tillhör samhällsbyggnadsnämndens beslut 2024-01-23

Plan- och byggnadsenheten
Humlegången 6
312 50 Laholm
Växel: 0430 – 150 00



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

SAMRÅDSFÖRFARANDE

Samhällsbyggnadsnämnden beslutade den 22 februari 2023 § 33 att förslaget till detaljplan skulle sändas ut på samråd. Samrådshandlingar har skickats till berörda myndigheter och fastighetsägare. Eventuella synpunkter skulle vara inlämnade senast den 21 april 2023. Allmänt samrådsmöte hölls den 5 april 2023. Samrådsmöte med Länsstyrelsen har skett den 13 april 2023.

Totalt har 27 skrivelser kommit in, varav 3 från statliga myndigheter, 5 från kommunala nämnder eller styrelser, 1 från angränsande kommuner, 6 från övriga myndigheter, bolag och organisationer, 3 från intresseföreningar, 1 från sakägare samt 8 från allmänheten.

SYNPUNKTER FRÅN STATLIGA MYNDIGHETER

Synpunkterna från ovan nämnda remissinstanser citeras nedan.

Länsstyrelsen

Synpunkter på sådant som kan aktualisera prövning

Länsstyrelsen bedömer med hänsyn till ingripandegrunderna i 11 kap 10 § PBL och nu kända förhållanden att ett antagande av en detaljplan enligt förslaget kan komma att prövas.

Motiv för bedömningen

Prövningsgrunder enligt PBL 11 kap. 10§

(1) Riksintressen

Området ligger inom riksintresse för friluftslivet enligt 3 kap. miljöbalken (MB).

Huvudkriterierna för riksintresset nämns i MKB:n men det finns också stödskriterier som inte behandlas och bedöms. Dessa är bland annat:

- Orördhet (frånvaro av ingrepp i landskapet)
- Stillhet/tystnad/låg ljudnivå
- Tilltalande landskapsbild
- Artrikedom
- Förekomsten av sammanhängande gröna stråk
- Naturvärden som kan bestå även vid ökad besöksfrekvens

Flera av dessa kriterier påverkas direkt negativt av fortsatt exploatering. Fokus i miljöbedömningen läggs i stort på besöksnäring men beskrivningen av påverkan på naturupplevelser behöver utvecklas. Redan idag är närrekreation i området hänvisad till naturreservaten med ökade krav på dessa vilket inte alltid står i linje med reservatets syfte. Till exempel krav på belysning utmed stigar. Detta är ett växande problem som kommunen behöver planera för.

I miljökonsekvensbeskrivningen kommer man fram till att konsekvenserna av detaljplanen blir positiva för riksintresset då fler får tillgång till det. Man avser besöksanläggningen med camping och stugor. Länsstyrelsen anser att planen även behöver belysas utifrån den möjliga användningen C, centrumfunktioner, som tillåter annan verksamhet än camping och stugor.

Länsstyrelsen anser att bedömningen av påverkan på riksintresset inte är tillräcklig utan behöver belysas från fler av riksintressets aspekter. Man behöver också titta på de kumulativa konsekvenserna för riksintresset från påverkan från andra planer och verksamheter. Flera av riksintressets stödskriterier är idag starkt påverkade. Utifrån befintligt underlag befarar länsstyrelsen att detaljplanens genomförande kan innebära risk för påverkan på riksintresset för friluftsliv.

Hälsa och säkerhet, risk för olyckor, översvämning och erosion

(2) Farligt gods

Västkustbanan, som är en farligt godsled, finns inom 150 meter från planområdet. Detta innebär att risken för olyckor med farligt gods måste beaktas. Kommunen har delvis gjort detta och valt att följa rapporten Riskanalys av farligt gods i Hallands län som Länsstyrelsen i Hallands län har tagit fram. Det saknas dock en del bestämmelser för att kraven i rapporten ska uppfyllas.

Om Riskanalys av farligt gods i Hallands län följs ska områden som tillåter centrum och tillfällig vistelse följa ”tätort” och ”väg hög”. Planen saknar då en del bestämmelser:

- Motverka effekter från dimensionerande explosionslast för byggnation 30-50 meter från farligt godsled.
- Luftintag ska placeras högt och på motsatt sida av leden. För hotell/konferens och andra användningsområden där det är möjligt att upprätthålla ska gasdetektor kopplad till automatiskt nedstängningssystem/varseblivningssystem och utrymningsplan finnas.
- Balkonger, uteplatser, lekplatser m.m. ska inte finnas på kortare avstånd än 50 meter från leden.
- Placering av entréer bör ligga så långt från leden som möjligt, gärna på motsatt sida.
- Området nära leden bör utformas så att det inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse.

Dessa skyddsåtgärder, inklusive b1 och b2 som redan finns i planbestämmelserna, ska gälla för samtliga områden med O och C. I nuläget finns b1 och b2 bara i det orangea ONC- området. Området längs norrut samt söderut tillåter NOC respektive NO. I dessa områden ska samtliga skyddsåtgärder också finnas.

Prickmarken längs med järnvägen skulle i nuläget gå att använda till husvagns- eller tältplats. Detta behöver förhindras så att camping sker som närmst 30 meter från leden, exempelvis genom att prickmarken blir Natur eller Park istället för NOC.

Ovanstående åtgärder behöver regleras för att säkerställa att planen inte innebär risk för människors hälsa och säkerhet.

Råd enligt 2 kap. PBL och annan lagstiftning

(3) Planbestämmelser

Länsstyrelsen anser att den verksamhet som beskrivs i planbeskrivningen ryms inom bestämmelserna N och O. Utöver dessa bestämmelser tillåts C, centrumfunktioner. Då C och N även innefattar verksamheter knutna till campingar, tex restauranger, butiker, golfbanor mm bör det finnas ett resonemang i planbeskrivningen av vad som avses. På plankartan är det svårt följa vilken bestämmelse som avgränsas av egenskapsgräns och den sekundära plangränsen.

Genomförandetiden börjar då planen blivit gällande – man förstår vad som avses men man bör använda det vedertagna uttrycket vunnit laga kraft.

Trafikbuller

Enligt Naturvårdsverkets vägledning och riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid befintliga bostäder är t.ex. campingplatser, hotell, pensionat, vandrarhem, m.m. tillfälligt boende. Enligt Naturvårdsverkets vägledning finns det inga rekommendationer för ljudmiljön utomhus för tillfälligt boende.

(4) Länsstyrelsen har inga synpunkter vad gäller trafikbuller vid tillfälligt boende. Det bör dock säkerställas i planen att området inte kan utvecklas till ett område för permanent boende, alternativt att det säkerställs att förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader klaras inom området.

(5) Vattenverksamhet/dikningsföretag

Vid avledning av dagvatten till nedströms liggande vattenområden, såsom diken eller andra vattenområden, är det viktigt att ägare till sådana vattenanläggningar eller -områden kontaktas och att dessa medger eventuella ökade flöden eller påverkan på vattenanläggningar utanför planområdet. Om en överenskommelse med ägare till vattenanläggningar som påverkas av t.ex. ökade flöden inte kan träffas kan frågan behöva tillståndsprövas i domstol. Om ett dikningsföretag berörs krävs i regel omprövning om man ändrar företagets båtnadsområde eller flödesmängder till företaget.

(6) Kulturhistoriska värden och landskapsbild

I planbeskrivningen bör kommunen hantera fornlämningar i eget avsnitt under rubriken Kulturmiljö och inte under rubriken Natur.

I planbeskrivningen saknas resonemang kring planens påverkan på landskapsbilden i området. En beskrivning av landskapsbild och ett kort resonemang kring påverkan på denna bör finnas med i planbeskrivningen. I mitten av området tillåts relativt hög och stor bebyggelse; 14 meter hög och 4000 kvm. Det bör finnas med illustrationer på hur detta kan se ut i landskapet eftersom volymen är större än den mesta närliggande bebyggelsen.

Arkeologi

En arkeologisk utredning har utförts inom området, Lst dnr 431-6453-22, beslutad 2022-11-22. I samband med utredningen påträffades årderspår i den norra delen av utredningsområdet.

Inga ytterligare arkeologiska insatser är dock motiverade inom aktuellt planområde.

(7) Grön infrastruktur

Området mellan järnvägen/motorvägen och havet är tämligen instängt och då dessa strukturer innebär barriärer för djurs rörelser i landskapet. Det är därför viktigt att bevara gröna stråk i nord-sydlig riktning. I takt med att allt fler grönområden exploaterats utmed Laholmsbukten har detta blivit allt svårare. Aktuellt planområde ligger i det sista nu kvarvarande gröna stråket i de södra delarna. En exploatering av detta skulle få påtagligt negativa konsekvenser för djurlivet. Det finns i dagsläget en påtaglig problematik med till exempel trängda älgar i Mellbystrandsområdet. Det har hittats älgar som dött av stress samt vart incidenter där älgar gått till attack mot reservatsbesökare och åsamkat skador. Detta beteende kan bero på att älgarna är stressade i den här miljön och har svårt att hitta lugna områden.

I planunderlaget anges att kommunen bedömer att planen medför positiv effekt på den gröna infrastrukturen då planförslaget kommer innebära flera typer av gröna infrastrukturer som inte finns idag och ge en större blandning av växtlighet. Länsstyrelsen delar inte denna bedömning och anser att man ser begreppet grön infrastruktur i lite för liten skala. Man skriver att de gröna områdena bör knytas ihop så att djur och växter kan ges möjlighet att vandra. Det framgår dock inte hur man har knutit ihop dem. I plankartan finns heller inga bestämmelser som reglerar detta.

Ska konnektivitet fungera behöver det finnas tydliga bestämmelser i plankartan, tex genom att planlägga större och sammanhängande stråk som natur.

Den negativa inverkan på grön infrastruktur som planen medför behöver också vägas in i bedömningen av platsen lämplighet för ändamålet i lokaliseringsutredningen.

(8) Miljömålen

För att vi ska uppnå Sveriges miljömål måste vi gemensamt ta ett större ansvar och inte bara se till den enskilda detaljplanen utan även till det större sammanhang som detaljplanen blir en del av. I stället för att bara se till vad som finns inom planområdet idag bör man se områdets potential och vad man kan utveckla området till, till förmån för flera intressen och vad som går förlorat vid en exploatering.

Länsstyrelsen anser att miljömålet ett rikt- växt och djurliv kan påverkas negativt av planerad åtgärd.

En fungerande grön infrastruktur är ofta den rumsliga förutsättningen för att ekosystemen ska kunna leverera ekosystemtjänster som exempelvis att dämpa effekten av översvämningar och torka orsakade av klimatförändringar. Djur, växter och andra organismer behöver ett nätverk av natur för att kunna överleva. Det måste finnas livsmiljöer som är tillräckligt stora och av tillräckligt god kvalitet där det finns föda och möjlighet för reproduktion. Dessa livsmiljöer måste vara sammanlänkade i tillräcklig omfattning för att möjliggöra spridning mellan olika livsmiljöer.

Exploatering av en liten bit i taget gör det svårt att se helheten och den faktiska påverkan.

Det grönområde som omfattas av denna detaljplan är viktigt som en spridningskorridor för djur och växter och ingår i ett nord-sydligt grönstråk. Området i sig har också bedömts inneha betydelsefulla naturvärden, lokalt och delvis regionalt (klass 2) i kommunens grönområdesutredning från 2015. Området har också bedömts att ha betydelsefulla rekreativvärden lokalt, och delvis regionalt (klass 2) i samma utredning. Planen bör utformas så att grönstråkets funktion som spridningskorridor för

växt- och djurliv kan bevaras samt så att områdets ekologiska funktion så långt som möjligt utvecklas. Vilka ekosystemtjänster som berörs och hur man ska kompensera för förlust av dessa bör framgå av planhandlingarna.

(9) Nollalternativ

I MKB:n anges som nollalternativ vid bedömning av påverkan på riksintressen, grön infrastruktur, natura 2000-områden, naturreservat mm som att verksamheter kommer att byggas i den norra delen. Man utgår här från översiktsplanen som sätter inriktningen för området. Detta håller dock inte som nollalternativ då det måste till en detaljplaneprovning innan verksamheter kan anläggas. Nollalternativet i detta fall borde då rimligtvis vara att området fortsätter användas som betesmark. Verksamheter i enlighet med översiktsplanen kan dock anges som ytterligare ett alternativ i miljöbedömningen.

(10) Kompensationsåtgärder

I MKB:n anges att flera kompensationsåtgärder har tagits fram för att kompensera det intrång som exploateringen medför i områdets värden. Det framgår dock inte tydligt vad dessa kompensationsåtgärder inbegriper och hur de säkerställs i plankartan.

(11) Dagvatten, skyfall och översvämning

Det är en förutsättning för en campingplats att dagvattenhanteringen fungerar. Enligt dagvattenutredningen ska det vara möjligt att omhänderta ett 100årsregn inom fastigheten. Redan idag är grundvattennivån hög inom området och ökade mängder nederbörd förväntas när klimatet förändras. Det ska vara tydligt i planhandlingarna hur marken är säkerställd och hur det lokala omhändertagandet av dagvatten kommer att hanteras i händelse av ett skyfall genom höjdsättning för byggnader etc. Placeringen av driftsanläggningarna i nordvästra delen av illustrationsplanen behöver säkerställas så de tekniska anläggningarna är säkrade från en eventuell översvämning.

Vid höjdsättning av dagvatten är det viktigt att det finns farbara vägar för Räddningstjänsten i händelse av en översvämning. Detta behöver vara utrett och säkerställt i detaljplaneskedet eftersom en campingplats ett område där människor vistas tillfälligt.

Höga temperaturer

I ett framtida klimat kommer högre temperaturer och fler återkommande värmeböljor att inträffa. I ett område som primärt används under den varma delen av året kan det var viktigt att ha detta i åtanke redan i planeringsskedet och skapa områden för skugga och svalka.

Kommentar:

(1) Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras utifrån stödkriterier till riksintresset för friluftsliv samt detaljplanens kumulativa effekter.

(2) En specifik riskutredning har tagits fram för detaljplanen.

Plankartan har justerats utifrån den specifika riskutredningen.

(3) Planbeskrivningen kompletteras med förtydligande till användningsbestämmelsen C-Centrum.

Plankartans innehållsförteckning förtydligar vilka bestämmelser som avgränsas av egenskapslinje och sekundär egenskapslinje.

Planbestämmelsen för genomförandetid ändras i enlighet med länsstyrelsens yttrande.

- (4) Permanenta bostäder tillåts inte inom användningsbestämmelserna *C-Centrum, N-Camping och friluftsliv* eller *O-Tillfällige vistelse*, permanenta bostäder skulle därför bli planstrida. Ingen ändring krävs.
- (5) I enlighet med framtagen dagvattenutredning kan dagvatten omhändertas inom planområdet för att sedan anslutas till det kommunala dagvattennätet. Genom detaljpanelägningen minskas nyttjandegrad av dikningsföretaget och en omprövning är därför inte aktuellt. Dialog har förts med dikningsföretaget.
- (6) Planbeskrivningen kompletteras med beskrivning av campingområdets påverkan på landskapsbilden.

Planbeskrivningen kompletteras med sektioner som visar områdets förhållande till landskapsbilden.

Planbeskrivningen kompletteras med rubriken *Kulturmiljö*, under vilket arkeologi beskrivs.

- (7) Kommunen vidhåller sin bedömning om att detaljplanen får en positiv effekt på den gröna infrastrukturen. Området är stängslat i flera delar och uppmuntrar idag inte till att storvilt passerar. Att genom stråk leda storvilt mot Stora strandvägen, Inre Kustvägen och Västkustbanan bedöms inte var önskvärt. Att området skulle vara det sista gröna stråket i de södra delarna stämmer inte.

Fokus bör ligga på att tillskapa och förädla småbiotoper i enlighet med befintliga kvaliteter och de kvaliteter som är karaktäristiska för kustområdet. Idag finns endast ett fåtal småbiotoper i kantzoner av planområdet. Genom detaljplanen stärks dessa biotoper och ges möjlighet att utvecklas.

- (8) Kommunen vidhåller sin bedömning om att detaljplanen går i linje med miljömålet om ett rikt växt- och djurliv. Se *kommentar 7*.

Kommunen arbetar utefter skadelindringshierarkin och fokus har i detaljplanen legat på att undvika och minimera skada på befintliga naturvärden snarare än att behöva kompensera dem.

- (9) Nollalternativ i miljökonsekvensbeskrivningen justeras till nuvarande markanvändning.
- (10) Kompensationsåtgärder regleras i exploateringsavtal då det inte går att regler genom plankartan.

- (11) Kommunen reglerar genom exploateringsavtal de principer för dagvatten- och skyfallshantering som redovisas i dagvattenutredningen och planbeskrivningen. Däribland säkerställs att höjdsättningen av marken ska vara sådan att vatten vid skyfall omhändertas inom fastigheten på ett säkert sätt. Räddningsvägar och uppställningsplatser för räddningstjänsten säkerställs i samband med bygglov.

Trafikverket

Ärende

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för verksamheter som gynnar ortens besöksnäring, turism och friluftsliv.

Infrastruktur

Planområdet är beläget i sydöstra delen av Skummeslövsstrand, mellan Västkustbanan och väg 502, Inre Kustvägen.

Västkustbanan utgör riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ Miljöbalken och ingår även i TEN-T nätet. Järnvägen är en mycket viktig bana för både gods- och persontrafik.

Detaljplanen berör väg 502 för vilken Trafikverket är väghållare. Skyltad hastighet genom planområdet är 60 km/h.

Trafikverkets synpunkter

(1) Anslutning

Trafikverket anser att anslutning till allmän väg bör regleras i detaljplan och att detaljplanen därmed bör kompletteras med denna information inför granskningsskedet. Trafikverket strävar efter att begränsa antalet anslutningar utmed allmän väg. Trafikverket förespråkar därför att det anordnas en anslutning till området och att infrastrukturen till de olika områdena ordnas inom fastigheten alternativt att den mittersta samt södra anslutningen slås ihop så det endast blir en anslutning mot den södra delen och en mot den norra delen. Trafikverket önskar i så fall att den norra anslutningen flyttas 30 meter söderut för att optimera sikten norrut. Anslutningarna skall anordnas efter de siktkrav och krav på utformning som återfinns i VGU. Många campingar väljer att sätta upp en bom vid anslutning till och från området. Om det är aktuellt skall bommen placeras och anslutningen dimensioneras så att det ej uppstår risk för köbildning ut på allmän väg 502.

Trafikverket önskar vidare att utfartsförbudet även innefattar park-områdena där det inte ska finnas någon anslutning.

Trafikverket saknar en trafikutredning för området. I översänt material återfinns enbart basprognos för väg 502 samt annan utbyggnad av bostadsområde som ingår i kommunens exploateringsplaner. Utredningen bör även inkludera sommar ÅDT.

(2) Oskyddade trafikanter

Trafikverket saknar information kring hur det är tänkt att oskyddade trafikanter ska röra sig till och från området och ner till stranden samt andra målpunkter i området. Finns det behov av åtgärder så som planskild korsning? Sommartid kommer det vara mer trafik utmed vägen än årssnittet. Observera att förutsättningarna hastighet etc. utmed vägen ej kommer att förändras vid beslutad detaljplan.

(3) *Vägområde*

Trafikverket noterar att allmän väg 502 har detaljplanelagts i planförslaget med beteckningen väg. Vid detaljplaneläggning av allmän väg för vilken Trafikverket är väghållare är det av stor vikt att hela vägområdet, det vill säga ytan till och med bakslänt dike, planläggs för vägändamål. Detta ger utrymme för eventuella framtida behov och insatser utan att det krävs ny detaljplan. Trafikverket önskar även att säkerhetszonen som är avhängd skyltad hastighet upprätthålls. I detta fall är säkerhetszonen 5 meter. Inom denna zon får inga oeftergivliga föremål förekomma.

(4) *Dagvatten*

Kommunen måste säkerställa att dagvatten hanteras inom planområdet och inte påverkar Trafikverkets dike eller dagvattenanläggning på något sätt. Befintlig dagvattendamm är endast till för vägens avvattning och Trafikverket tar generellt inte emot vatten från andra verksamheter.

(5) *Buller-/skyddsvall*

Inom ramen för fortsatt planarbete bör det klargöras att uppförandet av den planerade 6 meter höga buller- /skyddsvallen ej påverkar stabiliteten för Västkustbanan. Vallen får ej heller uppföras så att risken för att komma i kontakt med kontaktledningsstolpar och spänningsförande ledning ökar eller konstrueras så att den kan användas som språngbräda för vilt att ta sig in på banan.

Kommentar:

- (1) Plankartan kompletteras med utfartsförbud för park- och naturområdena.

Infart i norr tagits bort med anledning av Trafikverkets yttrande.

Trafikutredning gällande framkomlighet och trafiksäkerhet tas fram.

Planbeskrivningen kompletteras med antalet fordonsrörelse under sommaren samt hur detta påverka bullersituationen

- (2) Trafikutredning gällande framkomlighet och trafiksäkerhet tas fram.
Passage med mittrefug föreslås i höjd med Hedhusvägen och Allarpsvägen

- (3) Säkerhetszonen inryms inom det som planlagts som allmän plats GATA då användningsytan är 6 meter bredare på vardera sida om vägbanan.

Planbeskrivningen kompletteras med information om att ingen oeftergivliga föremål får förekomma inom säkerhetszonen utmed Inre Kustvägen.

- (4) Föreslagen dagvattenhantering kommer inte påverka Trafikverkets diken och dammar negativt. Förutsättningarna kommer förbättras då marken kommer höjdsättas så att vattnet inte rinner mot Inre Kustvägen.

- (5) Planbeskrivningen kompletteras med att bullervallen uppförs i samråd med Trafikverket och får inte påverka stabiliteten för Västkustbanan. Vallen får inte heller uppföras så att risken för att komma i kontakt med kontaktledningsstolpar och spänningsförande ledning ökar eller konstrueras så att den kan användas som språngbräda för vilt att ta sig in på banan. Fastighetsägare svarar för anordnande och skötsel av vallen så att ovanstående förutsättning säkerställs.

Lantmäteriet

För plangenomförandet viktiga frågor där planen måste förbättras

(1) *U-område saknas för befintlig ledningsrätt inom kvartersmark*

I den norra delen av planen finns en ledningsrätt för ändamålet Avlopp (beteckning 1381-00/86.7). Innehavare är, enligt fastighetsregistret Trafikverket (Banverket). Det finns inget u-område utlagt för ledningsrätten. Den finns inte heller omnämnd i planbeskrivningen. Ledningsrätten behöver noteras i planbeskrivningen och det behöver framgå hur ledningsrätten påverkas av planläggningen. För det fall att ledningen är tänkt att vara kvar rekommenderas att planen kompletteras med ett u-område. I annat fall kan ledningsrätten komma att betraktas som planstridig.

(2) *Ang. minsta fastighetsstorlek*

Vid en uppskattning av den areal som Allarp 2:537 kommer att ha efter tänkt fastighetsbildning för gator och allmän plats kommer Lantmäteriet fram till att fastigheten kommer att innehålla ca 7,9 hektar inom planområdet. Planbestämmelsen som anger minsta tillåtna fastighetsstorlek om 9 hektar förefaller därmed innebära att område behöver överföras från 2:536 till 2:537, alternativt att fastigheterna 2:537 och 2:536 behöver regleras ihop till en enda fastighet, för att båda fastigheter ska uppnå den minsta tillåtna arealen. Detta framgår inte av planbeskrivningen vilket behöver åtgärdas. I annat fall behöver planbestämmelsen om fastighetsstorlek ändras.

Delar av planen som bör förbättras

(3) *Servitut inom allmän platsmark*

I planbeskrivningen nämns att det trädssäkringsservitut som gäller till förmån för järnvägsfastigheten inte ska påverkas av planläggningen. Lantmäteriet noterar dock att i planens södra del är det en sträcka om ca 100 meter som nu planläggs som allmän plats Natur med enskilt huvudmannaskap. Normalt får inte servitut för enskilda fastigheters behov bildas i mark som ska utgöra allmän plats enligt detaljplan. Förvisso innebär den nya planen inte någon större förändring eftersom området utgör allmän plats även enligt den nu gällande planen. Med tanke på den praxis som finns gällande detta kan Lantmäteriet ändå inte utesluta det faktum att servitutet, till den del det ligger inom allmän plats, kan komma att bli betraktat som planstridigt. Kommunen skulle möjligen kunna titta närmare på om det går att planlägga servitutsområdet på något annat vis eller komplettera med planbestämmelse om utformning av allmän plats som reglerar tillåten vegetation inom servitutsområdet för att tillse att servitutet inte ska kunna bli betraktat som planstridigt.

Kommentar:

- (1) Planbeskrivningen kompletteras med information kring ledningsrätt 1381-00/86.7. Plankartan kompletteras med ett 6 meter brett u-område för ledningsrätten.
- (2) Fastigheterna kommer behöva justeras i samband med genomförande av detaljplanen och ska då slås samman eller justeras så att gemenskapsbestämmelsen om minsta tillåtna fastighetsarea uppfylls.

Planbeskrivningen kompletteras under fastighetsrättsliga konsekvenser

- (3) Plankartan ändras så att berört område planläggs som kvartersmark *N- Friluftsliv och camping*, utan möjlighet till byggnation eller ställplatser, i likhet med övrig sträcka utmed Västkustbanan.

SYNPUNKTER FRÅN KOMMUNALA NÄMNDER OCH STYRELSER

Synpunkterna från ovan nämnda remissinstanser citeras nedan.

Barn- och ungdomsnämnden

Den aktuella detaljplanen berör inte på något avgörande sätt barn- och ungdomsförvaltningens verksamhet vilket innebär att barn- och ungdomsnämnden inte har något att erinra mot plansamrådet.

Barn- och ungdomsförvaltningen kommer även fortsättningsvis att bevaka de behov som uttryckts i förvaltningens lokalbehovsplanen gällande förskolor och skolor i Laholms kustområde.

Kultur och utvecklingsnämnden

Kultur- och utvecklingsförvaltningen ser positivt på planerat nyttjande av område med camping, rekreation, lek och rörelse. Det är av vikt för Laholms kommun som helhet att få en camping i den här storleken.

Vidare ser förvaltningen positivt på:

- aktiva friluftsområden både för besökare i närområdet och för folkhälsan
- flera lektytor för barnfamiljer som är en av kommunens stora målgrupper som även är reseanledningar enbart i sig för målgruppen om den är tillräckligt kreativ och innovativ.
- en ny mötesplats för lokalsamhället som kan öka attraktiviteten för inflyttning.
- planerad camping stärker kusten som besöksmål ännu mer och breddar utbudet, besökare kräver inte enbart sol och bad utan även aktiviteter utöver det.
- planen stärker Skummeslövsstrand/Allarp som en destination att besöka utanför säsong som i sin tur stärker den lokala besöksnäringen i kommunen.

Camping är ett hållbart sätt att resa och är en av kommande trender för den medvetna resenären. Camping i denna utformning kommer även bli attraktiv för den internationella besökaren.

Närheten till bussförbindelser och tågstation, bra cykelvägar, Kattegattleden, Hallandsleden kust och inland, Skåneleden, MTB leder m.fl. gör platsen möjlig för den medvetna resenären men även för naturturismen och den aktiva resenären med närheten till flera stora besöksmål och redan befintliga leder.

Slutligen anser förvaltningen att det är viktigt att kommunen arbetar vidare på att, utifrån platsen, möjliggöra fler hållbara resealternativ inåt landet, exempelvis till Kungsbygget, Vallåsen, Osbecks bokskogar, Våxtorp, Hasslov m.fl. Det är inte bara

kusten som kommer att påverkas utan även hela kommunen av det ökade antalet besökare.

Laholmsbuktens VA-nämnd

LBVA har inget att erinra i rubricerat ärende.

Laholmshem AB

Laholmshem AB och Kommunfastigheter i Laholm AB har tagit del av förslag till detaljplan på Allarp 2:536 och 2:537 och har inget att erinra.

Räddningstjänsten

Räddningstjänsten har granskat inkomna handlingar och lämnar följande synpunkter på innehållet:

- (1) Gällande farligt gods anser räddningstjänsten inte att man har tagit hänsyn till hela detaljplanens tänkta användning. Då tiderna för campingen inte är reglerad är det troligt att stugor, hotell, vandrarhem, restaurang mm. kommer kunna användas året om. Det är då mer likt tätort i Länsstyrelsen riktlinjer och inte camping.

För att kunna vara 30 meter från järnvägen, för centrumdelarna i plankartan, anser räddningstjänsten att man behöver utgå från tätortskraven i Länsstyrelsen riktlinjer alt. utföra en riskutredning som är anpassad till det aktuella området.

För stugor, villavagnar bör man utgå från tätort alt. småhus i länsstyrelsens riktlinjer.

För campingenheter kan det som står i planbeskrivningen gälla.

Alternativet är att utföra en riskutredning för det specifika området. Men camping är inte rimligt att utgå ifrån på de delar som året om kan ha besökare.

- (2) På sidan 42 under brand står det lite konstigt att campingenheter måste hålla 8 meter mellan varandra.

Följande är gällande:

- Stugor, villavagnar eller liknande behöver ha minst 8 meter mellan varandra, eller brandtekniska åtgärder.
- Campingenheter ska ha minst 4 meter mellan varandra, eller brandtekniska åtgärder.
- Mellan en stuga/byggnad och campingenheter behövs minst 8 meter, eller brandtekniska åtgärder.
- Mellan tält kan avståndet vara minst till 3 meter.

- (3) På sidan 44 står det i sista stycket att mängden vatten uppfyller bebyggelsen enligt detaljplanen. Denna bör strykas då det inte stämmer. Om en brandpost installeras kommer det att stämma.

Texten bör justeras att det kräver en nyanläggning av brandpost för att uppfylla tänkt bebyggelse.

- (4) Borde de inte i plankarna vara ett O på alla områden där det finns N? Detta för att säkerställa att det inte blir permanent boenden mm. på området.

Kommentar:

- (1) En specifik riskutredning för området har tagits fram.

Plankartan har kompletterats med säkerhetshöjande åtgärder i samråd med räddningstjänsten.

- (2) Planbeskrivningen justeras i enlighet med räddningstjänstens yttrande.

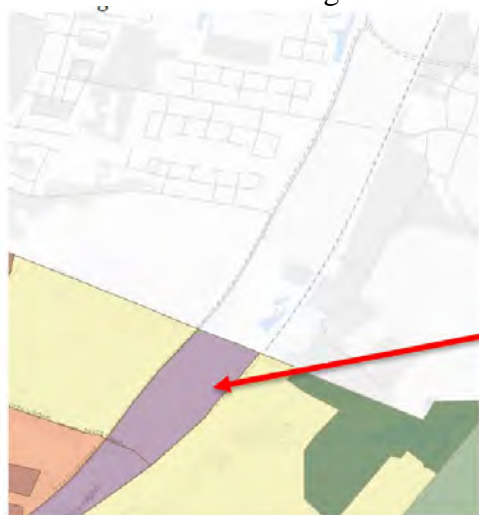
- (3) Planbeskrivningen förtydligar att mängden vatten uppfyller bebyggelse enligt detaljplanen under förutsättning att nya brandposter installeras

- (4) Permanenta bostäder tillåts varken inom *N-Camping och friluftsliv* eller *O-Tillfällig vistelse*. Ingen justering krävs.

SYNPUNKTER FRÅN ANGRÄNSANDE KOMMUNER

Båstad kommun

Båstads kommun har inget att erinra emot själva planförslaget men vill belysa vikten av att den framtida användningen av området i form av campingverksamhet inte äventyrar Båstads kommuns möjligheter att utveckla marken söder om kommungränsen mellan Inre Kustvägen och Västkustbanan som verksamhetsmark enligt Båstad kommuns gällande översiktsplan *Översiktsplan 2030*. Denna mark pekars av ut för stations- och tätortsnära verksamhetsmark på lång sikt. Det är eftersträvansvärt att markanvändningen på båda sidor om kommungränsen harmonierar med varandra.



Mark som pekars ut för stations- och tätortsnära verksamhetsmark i Båstads kommuns gällande översiktsplan, *Översiktsplan 2030*.

- (1) Kommunen kan inte heller utläsa av planhandlingarna huruvida den beräknade ökningen av trafik på Inre Kustvägen tar hänsyn till pågående och planerad markanvändning i Båstads kommun. Det pågår flera planarbeten nära Båstads station som tillsammans möjliggör bostäder, verksamheter och centrumutveckling längs med Inre Kustvägen. Analyser och prognoser bör ta hänsyn till den sammantagna utvecklingen vid kommungränsen så att trafikinfrastrukturen kan dimensioneras därefter.

Kommentar:

- (1) Laholms kommun har efter samrådet tagit del av beräknade trafikflöden från Båstad kommun år 2040 och har med detta underlag ta fram en trafikutredning för Inre Kustvägen.

SYNPUNKTER FRÅN ÖVRIGA MYNDIGHETER, BOLAG OCH ORGANISATIONER

Synpunkterna från ovan nämnda berörda citeras nedan. Originalhandlingarna finns tillgängliga på byggnadsenheten.

Kulturmiljö Halland

Kulturmiljö Halland har fått rubricerat ärende på remiss och har inga synpunkter på detaljplanen.

Hökavägens samfällighetsförening

Hökavägens samfällighet som består av 205 fastigheter belägna på Hedhusvägen och Fäladsvägen. Vi är den samfällighet, tillsammans med Allarp, som ligger närmast den tilltänkta "campingen".

(1) Intressant plan där vi är positivt inställda till merparten av det vi ser och förstår i detaljplanen. Men vi ser problem med trafiklösningarna. Vi menar att det är helt olämpligt att lägga infart till nya campingen vid Hedhusvägen. Vårt förslag är att infarten placeras vid Allarpsvägen där besökare kan slussas till stranden där det finns parkeringar och kanske också möjligheter att skapa fler parkeringar nära stranden nu när vi inte ska få parkera på stranden. En rondell vid Allarpsvägen som också då sänker hastigheterna på genomfartsleden är säkert en bra lösning.

(2) Vi har idag mycket trafik som passerar genom vårt område på Hedhusvägen. Trafik till bl.a. campingen slussas från E6 via Övre Kustvägen, Hedhusvägen och till Nedre Kustvägen. Skapar mycket trafik och ofta höga hastigheter. Mer naturligt vore att redan nu avlasta Hedhusvägen och leda trafiken via Stora Strandvägen. Vi har haft kontakt med Alexander Ejwertz Johanson i dessa frågor och har blivit utlovade trafikmätning av hastighet och mängd trafik på Hedhusvägen under året.

Kommentar:

- (1) Kommunen vidhåller att föreslagen placering av huvudentré till campingområdet är den mest fördelaktiga för att skapa ett bra trafikflöde inom och omkring campingverksamheten.

Utifrån trafikflödena på Inre Kustvägen och Allarpsvägen är en cirkulationsplats inte motiverat. Cirkulationsplatser och både kostsamma och ytkrävande och bedöms på aktuell plats inte vara ett effektivt nyttjande av kommuns skattemedel eller markresurser.

Nya bullerberäkningar har gjorts för Hedhusvägen och västra delen av Inre Kustvägen, vilka visar på att befintlig bebyggelse har en god ljudmiljö även år 2040 efter föreslagna utbyggnader.

- (2) Trafikmätning på Inre Kustvägen och Hedhusvägen har genomförts under juli till augusti 2023. Kommunen har inga planerade åtgärder för Hedhusvägen, men utesluter inte att åtgärder kan göras i framtiden.

Nordion Energi AB

Nordion Energi, där Weum Gas AB och Swedegas AB ingår, har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Nordion Energi har inga ledningar eller anläggningar i det aktuella planområdet och har därmed inget att erinra i rubricerad detaljplan.

Region Halland

Region Halland tackar för möjligheten att yttra sig över detaljplanen. Region Hallands yttrande är avstämt mot aktuella förvaltningar, inklusive Hallandstrafiken.

(1) Planområdet ligger i ett mycket attraktivt och kollektivtrafiknära läge. Region Halland är måna om att planen inte påverkar Västkustbanans funktioner. På sikt kan spårområdet komma att behöva breddas och det är positivt om byggnationen tillåter detta.

(2) Hållplatserna längs vägen är inte tillgänglighetsanpassade fullt ut. Dialog bör tas med exploatören så att den kan vidta åtgärder för hållplatserna i dialog med Hallandstrafiken.

Hallandstrafiken har tidigare lämnat yttrande på detaljplaner på andra sidan vägen.

Kommentar:

- (1) Detaljplaneförslaget påverkar inte Västkustbanans funktion.
- (2) Tillräckligt utrymme inom vägområdet bedöms finns för åtgärder på hållplatserna. Laholms kommun avser höjda standarden för hållplatserna och bygga nya bussfickor i höjd med Hedhusvägen.

Södra Hallands Kraft EI

Södra Hallands Kraft ekonomisk förening/EL har inget att erinra gällande rubricerat plansamråd (var vänliga notera att när det gäller gas inom området så svarar vår gasavdelning).

Vi har 2 st. 24kV-kablar inom området enligt bifogad karta, bilaga 1, som måste finnas kvar.

(1) Enligt en överenskommelse med markägarna från 2020-05-15 så kommer det att behövas plats för 1 st. transformatorstation, inom nämnda fastigheter, centralt och lämpligt placerad, se bilaga 2. Platsen för transformatorstationen får tas fram i samråd med markägarna.

Vi behöver i god tid få veta effektbehov för nybyggnationen.



Kommentar:

- (1) Planbeskrivningen förtydligas med att tekniska anläggningar, exempelvis transformatorstation, som krävs för verksamhetens behov ryms inom användningsbestämmelserna.

Planbeskrivningen förtydligar att ledningsrätt avses sökas för ledning som går igenom kvartersmarken.

Skanova

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

- (1) Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

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

Kommentar:

- (1) Laholms kommun noterar att eventuell flytt av ledningar bekostas av initierande part.

SYNPUNKTER FRÅN INTRESSEFÖRENINGAR

LRF Laholm

LRF Laholm har följande frågor/synpunkt på ert utsända brev.

Efter givandet bygglov på fastigheterna väster om fastigheterna Allarp 2:536 och 2:537 uppdagades det att man inte hade tagit hänsyn av de vattendomar som området belastas av.

Man har gett bygglov för hus tvärs över de diken som avvattnar fastigheterna och ingår i vattendomen. Detta skapar stora problem för grannar, fastigheter som ingår i vattendomen, och de andra som är beroende av att markavvattningen fungerar som vattendomen föreskriver, när nyttjandet av marken ändrades genom planläggningen av fastigheten.

Så våra frågor/synpunkter är:

(1) Har man tagit i beaktande och ”löst” vattenfrågan/markavvattningen för de berörda fastigheterna o i så fall hur har man löst det?

(2) Kommer man att ombilda vattenföretaget och uppdatera vattendomen så att det nya nyttjandet av fastigheterna passar vattendomen?

Kommentar:

(1) I enlighet med framtagna dagvattenutredning kan dagvatten omhändertas inom planområdet för att sedan anslutas till det kommunala dagvattennätet. Genom detaljplanläggningen minskar nyttjandegrad av dikningsföretaget. Därutöver kommer vatten från övriga diken inte längre ledas österut.

(2) Detaljplanen kommer inte innebära att dikningsföretaget behöver ombildas.

Naturskyddsföreningen

Planen har en stor miljöpåverkan.

(1) Nollalternativet i MKB måste vara att marken förblir obebyggd och inte att marken ska byggas som verksamhetsmark enligt översiktsplanen.

(2) Fältbesök i naturvärdesbedömningen bör kompletteras med besök under sommarmånaderna ej endast under oktober månad.

(3) Det måste göras en konkret plan på hur man **ska** kompensera för de naturvärden som försvinner och det även **skrivs in i plankartan**. Detta bör göras av en skicklig landskapsarkitekt med hög biologisk kompetens och sedan ska kommun/exploatör/markägare (den som kommer att ha rådighet över marken) även **garantera att det man kommer fram till genomförs praktiskt**, innan man får lov att ta marken i anspråk.

(4) Det betade jordbrukslandskapet försvinner i detta planförslag. Gräs, örter, insekter, fladdermöss, grod/kräldjur och fåglar såsom tofsvipa, storspov, sånglärka, ängspiplärka, raphöns och ängshökens jaktmarker tas bort. Denna biotop kan till viss del ersättas av nya biotoper med **sammanhängande träd- och buskridåer** med många olika blommande och bärrika arter som ger föda stor del av året till insekter, fåglar och fladdermöss. (Lind, lönn, ek, rönn, hassel, slån, hagtorn, apel, vildkorsbär, säl,)

fläder med mera). Viktigt att minimera mängden klippta gräsmattor. Lägg inte ut matjord, använd sanden och den naturliga näringsfattiga floran som då kommer.

(5) Vattnet skall vara en tillgång för att öka mångfald i området, inte ett problem.

- Delvis öppna diken för dagvatten. Tänk Augustenborg i Malmö.
- Inga tekniska dammar med branta makadamkanter och staket. Fungerar bara för att ta hand om vatten vid kraftiga regn men är helt utan liv. **Utan, vi vill ha större dammar med delvis flacka stränder med sand.** Inga staket. Vackra och ger mycket insekter, grod/kräldjur, fåglar och växter. Viktigt med så näringsfattiga som möjligt. Renar också vatten genom denitrifikation. Går att söka bidrag för att anlägga.

Sänk inte grundvattennivån, sätt stugorna på plintar så att de tål tillfälligt höga vattennivåer. För att detta ska fungera får man troligen reducera mängden bebyggd yta. Men detta ger en attraktiv närmiljö.

Dammen i söder (större, flackare) kan kanske, för att göra skötseln billigare, betas av hästar (ridskolan) under april/maj och sedan igen september/oktober.

Bra att anlägga hundrastplats. Skulle kunna minska slitaget på naturreservaten i Skummeslöv.

Kommentar:

- (1) Nollalternativ i miljökonsekvensbeskrivningen justeras till nuvarande markanvändning.
- (2) Nytt fältbesök har gjorts juli 2023 och naturvärdesbedömningen har kompletterats.
- (3) Kommunen arbetar utefter skadelindringshierarkin och fokus har i detaljplanen legat på att undvika och minimera skada på befintliga naturvärden snarare än att behöva kompensera dem.

Kompensationsåtgärder regleras i exploateringsavtal då det inte går att regler genom plankartan.

- (4) Planbeskrivningen kompletteras utifrån yttrandet
- (5) Informationen förs vidare till exploatör inför vidare utformning av området.

Strandmiljö Laholm

Enligt handlingarna framgår det att det skall finnas platser för 620 campare inom området. Anledningen till att campare vill åka till Skummeslövsstrand är framför allt närheten till havet och stranden. (1) Det finns inga förslag i handlingarna hur dessa ska ta sig till stranden. Eftersom t.o.m. många boende i Skummeslövsstrand använder bilen för att nå stranden, befarar vi att även camparna som har betydligt längre dit också kommer att ta bilen. Många husbilar har cyklar med sig men inte så många husvagnar och tältare.

Närheten till Båstads station tror exploatören ska få personer utan bil till området. Det behövs en lösning på hur personer ska ta sig till stranden utan bilen. Kommunen planerar ingen parkeringsplats i anslutning till Stora Strandvägen. Enligt uttalande från kommunpolitiker gör parkeringsplatser att folk tar bilen!

(2) Vem vill sola och bada på en parkeringsplats? Stranden är och har alltid varit en lekplats för barnen och med bilar som kör runt dem kommer snart en olycka att ske. Föräldrar vill idag inte gärna ta med barnen till stranden där det finns bilar. Alla kommunala beslut ska enligt lag följa Barnkonventionen.

(3) Camping Exploatören tillsammans med kommunen borde planera och ange:
- markyta avsedd för cykeluthyrning
- vändplan och parkering för transport till stranden av till exempel minitåg, minibuss eller hästdroska eller något annat sätt för camparna att ta sig till stranden.

(4) Bussarna i området går en gång i timmen på förmiddagar och 2 ggr på eftermiddagar, och på lördagar och söndagar mer sällan eller inte alls. Dessutom går de bara förbi Skummeslövs centrum. Allmän busstrafik behöver intensifieras.

(5) För övrigt anser vi att endast funktionshindrade och de som ska lägga i sina båtar ska ha tillstånd att ta bilen till stranden.

Kommentar:

(1) Planbeskrivningen kompletteras med planområdets koppling till stranden och människors rörelse däremellan.

(2) Laholms kommun tar inför varje detaljplan fram underlag i form av sociala konsekvensanalyser i vilket bland annat barnperspektivet belyses.

Frågan om biltrafik på stranden hanteras inte inom ramen för detaljplanen.

(3) Laholms kommun har inte för avsikt att reglera placering av cykeluthyrning eller campingens interna vägstruktur då detta inte krävs för att säkerställa platsens lämplighet eller detaljplanens syfte. En detaljplan får inte vara mer detaljerad än vad som krävs för att uppnå detaljplanens syfte

(4) Laholms kommun ser positivt på möjligheter att förbättra kollektivtrafikförbindelserna och för kontinuerligt en dialog med Hallandstrafiken, men frågan kan inte hanteras inom ramen för detaljplaneprocessen.

(5) Frågan om biltrafik på stranden hanteras inte inom ramen för detaljplanen.

SYNPUNKTER FRÅN SAKÄGARE

Synpunkterna från ovan nämnda berörda sammanfattas nedan, originalhandlingarna finns tillgängliga på Byggnadsenheten.

Fastighetsägare till Allarp 2:3, 2:464 och 2:465

Sakägarna Expendo AB och Exenergi AB, ställer sig generellt positiva till den föreslagna utvecklingen av Allarps Camping, inom Allarp 2:536 och Allarp 2:537, så

som det nämns och beskrivs i handlingarna, *Planbeskrivning med genomförandebeskrivning*, dags 2023-02-22.

Där framställs syftet med detaljplanen och definieras bl.a. vara ”...att möjliggöra för verksamheter som gynnar ortens besöksnäring, turism och friluftsliv.”

Denna rätt lovande planbeskrivning och det definierade syftet med planen får sedan starkt stöd i en visualiserad framtidsbild över området, igenom en Illustration, *Grön Camp Park –Masterplan*. Illustrationen, som är framtagen av Tengbom arkitekter dags. 2023.01.20 framhävs i samrådsmaterialet jämte Dagvattenutredning, Naturvärdesbedömning, Miljökonsekvensbeskrivning och själva Plankartan.

Plankartan är slutligen den enda juridiskt bindande handlingen, av den samling framtagna handlingar, planeringsmaterial, som presenteras i varje planeringsprocess. Det är därför avgörande för planens syfte, kommunens och samtliga sakägares vilja, förutsättningar och förväntningar, att man i genom föreskrifter och bestämmelser i plankartan, uppnår en mycket stark koppling mellan de uppsatta ambitionerna, uttalade, skrivna och visualiserade planerna, och själva slutgiltiga plankartan, det juridiskt bindande dokumentet.

Sakägarna Expendo AB och Exenergi AB, anser och varnar för att kopplingen mellan den kommande juridiskt bindande handlingen, den aktuella plankartan för Allarp 2:536 och Allarp 2:537, och de övriga samrådshandlingarna är allt för svag och nästan till obefintlig

(1) Plankartan, där noga föreskrifter, bestämmelser och preciseringar lyser med sin frånvaro, kommer därför inte att leva upp till sitt huvudsakliga ändamål. Dvs. att säkerställa framtida markanvändning i linje med planens syfte som sakägare och allmänheten kan förväntas utifrån övriga samrådshandlingar i ärendet.

Enligt Plankartan delas området upp i några delområden som är försedda med olika användningsmarkeringar. Det är i första hand markeringar för användningen av kvartersmark, med markeringarna N, O, C. Vidare är det utdelade egenskapsbestämmelser för kvartersmarken, som är intressanta och ger anledning till att plankartan bör ses över och utvecklas vidare innan antagande.

Huvudsakligen saknas det preciseringar i plankartan för att reglera utbyggnaden av området och hur det kommer att utnyttjas. (2) Det som kan tolkas från plankartan är att inom området finns det rättigheter att uppföra ca. 146 000 kubikmeter byggnation och till synes strax över 50 000 kvm BTA. Å andra sidan finns det inga riktiga preciseringar kring fördelning eller utformning av den enl. planen tillåtna bebyggelsen. Ingenting om avstånd mellan byggnader eller om dessa kan läggas ihop och utforma en eller flera stora enheter inom respektive del områden.

(3) I planbeskrivning finns inget om uppskattat antal byggnader, stugor eller servicebyggnader. Ingen precisering finns heller ang. antalet våningar, annat än uppgiven maxhöjd. Denna som möjliggör 2, 3 och upp till 5 våningar. Alt. byggnader med 1 våning och upp till 6, 8 eller 14 meter höjt till tak. Vilket i sin tur öppnar för helt annan utformning och användande än det som indikeras i planbeskrivningen, där det talas om 2 till 3 våningar. Inget preciseras heller om byggnader kan vara ihopbyggda. T.ex. att ett flertal servicebyggnader på 350 kvm läggs ihop till större strukturer och nyttjas som lager eller ev. för alternativa ”friluftsliv” byggnader, leksakslådor eller förråd.

Området markerad ONC i plankartan ger en anledning till särskild uppmärksamhet. Planbestämmelserna inom denna delen är ovanligt lösaktiga, nästan till orimliga med mycket öppna bestämmelser som ger stort utrymme för tolkning, helt oavsett området i övrigt.

(4) Expendo som särskilt intresserad sakägare och aktiv aktör i närområdet, har inte sett denna extrema utformning i det underlag som bolaget har tidigare tagit av del i planprocessen. I planbeskrivning ges denna delen av området ytters lite, obefintligt, utrymme m.h.t att plankartan skapar inom denna delen skapar rättigheter till 56.000 kubik meter byggnation, upp till 5 våningar och total 20.000. kvm BTA. Detta igenom 4000 kvm byggnadsarea och upp till 14m nockhöjd.

Dessa rättigheter skapas helt utan annan precisering eller indelning, och tilldelas egenskaper i form av Centrum verksamheter. Som i sin tur tillåter ett mycket brett användningsområde som inte definieras vidare i planbeskrivningen eller är subjekt för sedvanliga utredningar i samband med större centrala planbeslut.

Allt som återges kring denna delen är kopierat standard text, rent allmänt, det som t.ex. Boverket återger om Centrum i planbeskrivningar;

I Centrum ingår en rad olika verksamheter som också kan återfinnas i andra användningar. Där ingår till exempel butiker, restauranger, kontor, gym, biograf, bibliotek, teatrar, museum, banker, apotek, smådjursklinik, hantverk och annan service. I användningen ingår även byggnader för religiösa ändamål, föreningslokaler, samlingslokaler, vuxenutbildning, hotell, vandrarhem och lättare former av vård och hälsovård som vårdcentral, fot-eller hudvård. Även polisstation, häkte och liknande kan lokaliseras inom Centrum medan en kriminalvårdsanstalt bör planeras som användningen Vård.

Expendo AB har tidigare och är aktivt i samtal med Laholms kommun ang. utformning av ett torg inom bostadsområdet i Allarp samt ett förslag som bolaget har gjort ang. planering av mark i samband med FÖP för kustområdet. Där bl.a. Centrumverksamhet har föreslagits, som komplettering till bostadsområdet, som håller på att växa fram i Allarp.

Det ska noteras här att Expendo AB ser absolut ingen konkurrens med den planering som diskuteras i dessa synpunkter och de idéer bolaget arbetar med i närområdet. Det som åt andra sidan väcker uppmärksamhet, jämfört med bolagets egna erfarenheter, är hur enkelt och utan vidare så stora och avgörande bestämmelser som ONC markering på 90 000 kvm, landar på en plankarta. Plankarta, som i första hand presenteras för allmänheten och igenom gestaltningar, som plan för småskaliga bebyggelser och serviceenheter för camping och stugor.

Sammanfattningsvis så saknas det närmare och noggrannare föreskrifter, bestämmelser, regleringar och preciseringar i plankartan för att säkerställa att syftet med planen uppnås samt att förhindra en helt annan användning av området, än den målsättning som presenteras i planbeskrivningen.

(5) Som exempel finns det inget i plankartan som motverkar, att delar eller hela området i framtiden nyttjas som uppläggningsområde, båtförvarv, lager och verksamhetsområden. Alt. att det byggs ut som trailerpark, korttidsparkering för lastbilar, trucking center med parkeringar, rastplats eller övernattning för tunga fordon.

Delar eller allt detta kan vara fullt möjligt med utgångspunkt i den föreslagna plankartan och uppenbart för med sig en helt annan påverkan än indikeras i planbeskrivningen.

Oavsett nuvarande ägare goda intentioner kan man inte bortse i från att marken kan bytta ägare utan någon som helst inverkan på gällande planbestämmelser. Alla goda intentioner som föreligger i dagsläget när marken planläggs har tyvärr ingen inverkan på framtida utnyttjandet av marken enl. planbestämmelserna. Det är därför den yttersta tolkningen av nyttjanderätt som plankartan medger som styr, samt det som respektive ägare av planområdet, vid varje tidpunkt, väljer att få prövad.

Området Allarp 2:536 och Allarp 2:537 som utgör ca. 26 ha. mark är pga. sin lokalisation av yttersta viktighet för hela strandregionen i södra Skummeslövsstrand och kommer igenom framtida utnyttjande att ha avgörande påverkan inom sitt närområde, Inre Kustvägen och alla bosätta i regionen. Det är därför av yttersta intresse att planbestämmelser för området inte öppnar upp för en Vilda västern situation och skapa på de sättet mycket osäker och okontrollerad framtida förhållanden inom området i stort.

Sakägarna har tyvärr inte haft tillfälle att granska samrådsunderlaget med hjälp av experter eller få fram ett professionellt utlåtande kring de rättigheter som planeras och kommer att bildas med antagande av planen. Dessa rättigheter som nuvarande och framtida ägare av planområdet, kommer kunna lägga till grund för sitt utnyttjande av marken.

Slutligen är det två saker av intresse som är rätt att ta upp och begära att hanteras under bearbetning av samrådsprocessen.

(6) Dagvatten

Sakägaren Expendo AB har direkt intresse i Skummeslövs –Hemmeslövs dikningsföretag år 2005. Detta igenom sitt markinnehav och engagemang inom närområdet vid utbyggnad av Allarpsområdet och som företrädare för det enskilda dagvattensystemet inom bostadsområdet i ALLARP, som är inom dikningsföretaget verksamhetsområde.

Länsstyrelsen har i sitt yttrande dags 2022-08-17, *Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivning (MKB) till detaljplan för Allarp 2:536 och 2:537, Skummeslövsstrand i Laholms kommun*, tagit upp frågor kring dagvattenhanteringen och den av WSP framtagna *PM Dagvattenutredning Allarp 2:536 OCH 2:537, Skummeslövsstrand, Laholm 2021-07-09*.

Expendo AB håller med Länsstyrelsen i sitt yttrande och ställer sig bl.a. frågande till, på vilka grunder man har kommit fram till att 10,5 l/s/ha kan släppas till Skummeslövs – Hemmeslövs dikningsföretag år 2005, via diket i södra gränsen av planområdet, med avrinning via trumma under Västkustbanan.

Expendo AB har de senaste åren p.g.a. de totalt ändrade förhållanden i Allarp, sedan Skummeslövs –Hemmeslövs dikningsföretag år 2005 bildades, försökt få till en omprövning av dikningsföretaget bl.a. med Laholms kommun som delägare i dikningsföretaget, övriga markägare inom dikningsföretaget samt ägare till det nu aktuella planområdet, Allarp 2:536 och Allarp 2:537, inblandade.

Av olika anledningar har man inte lyckas att få igång ordentligt arbete med omprövning av dikningsföretaget, för att det ska framöver återspeglar den nya verkligheten som råder inom dess verksamhetsområde. Det är dock av väsentligt intresse att denna

omprövning genomförs och viktigheten av det blir inte mindre med nya planer på Allarp 2:536 och Allarp 2:537.

Länsstyrelsen anser i sitt yttrande, 2022-08-17, att dikningsföretaget "... är en sådan part som det bör samrådas särskilt med i det kommande planarbetet."

Så har det inte blivit och Expendo AB, som en väsentlig intressant och part i dikningsföretaget, har inte varit inbjuden till särskilt samråd kring detta under planeringsprocessen.

Expendo AB anser att särskilt samråd behöver föras med dikningsföretaget, dit man enligt Dv. utredningen antar släppa 10,5l/s/ha. Samt att, i efterhand med erfarenheter från utbyggnaden av Allarpsområdet, att planeringsprocessen ev. ses som ett bra tillfälle och anledning för en generell omprövning av dikningsföretaget.

Expendo AB, som en stor aktör i dikningsföretaget deltar gärna och verkar för en sådan omprövning som dock knappas kan genomföras utan kraftig medverkan från Laholms kommun.

(7) Infart / utfart till fastigheten Allarp 2:464.

Strax söder om det aktuella planområdet ligger en anlagd damm som Trafikverket har anordnat för att ta hand om vägvatten från Inre Kustvägen. Intill dammen och tillhörande service byggnad finns en anlagd infart från Inre Kustvägen.

Expendo AB, som äger marken Allarp 2:464 har tidigare föreslagit att denna infarten som ligger i sydvästrahörnet av planområdet och gränsar mot Allarp 2:464, samnyttjas med marken söder om, som saknar infart från Inre Kustvägen.

Denna begäran har tydligen inte kommit under planarbetet och representeras därmed inte på plankartan. Expendo AB söker därför igen uppmärksamhet för detta och att man i framtagandet av den slutgiltiga plankartan tar höjd för och planerar infarten till Trafikverkets damm från Inre Kustvägen, för att tjäna även som infart över gränsen till tomtmarken Allarp 2:464.

Ovanskrivet önskas tas upp som formella kommentarer och synpunkter inom samrådsprocessen för planförslaget gällande detaljplan för Allarp 2:536 och Allarp 2:537, Laholms kommun.

Kommentar:

- (1) En detaljplan får inte vara mer detaljerad än vad som krävs för att uppnå detaljplanens syfte. Laholms kommun har i detaljplanen gjort en avvägning mellan reglering utifrån nu tilltänkt utformning och möjligheten till framtida justeringar utifrån förändrade förutsättning. För att skapa en långsiktigt hållbar detaljplan vidhåller Laholms kommun därför avvägningen av detaljplanen detaljeringsgrad.
- (2) Detaljplanens begränsar maximal byggnadsarea inom området till 18 500 kvadratmeter. Fördelning inom campingområdet samt byggnadsstorlek regleras genom egenskapsbestämmelser.

Då området som mest får inrymma två fastigheter är frågan om avstånd mellan byggnader främst en fråga om brandskydd, vilket hanteras i samband med bygglov.

- (3) Planbeskrivningen förtydligas med intervall av möjliga antalet stugor i förhållande till det totala antalet enheter.

Laholms kommun vidhåller att bebyggelsen lämpligast regleras genom maximal nockhöjd då antalet våningen inom volymen inte påverkar omgivningen.

Flera servicebyggnader kan inte byggas samman till en struktur större än 350 kvadratmeter då dessa enligt plan- och bygglagen då ska ses som en byggnad, som därmed blir planstridig.

- (4) Detaljplanens begränsar maximal byggnadsarea inom området till 18 500 kvadratmeter.

Det är detaljplanens intention att tillåta en bredd användning inom centrumområdet för att skapa målpunkter även för boende i Skummeslövsstrand. I enlighet om egenskapsbestämmelsen som reglerar minsta möjliga fastighetstorlek behöver centrumområdet fortfarande vara en del av campingområdet och kan inte styckas av till en egen fastighet.

Se även *kommentar 1*.

- (5) De nämnda användningarna ingår inte i de föreslagna användningsbestämmelserna och skulle därmed bli planstrida.
- (6) Dialog har förts med dikningsföretaget inför framtagandet av samrådsförslaget. Genom detaljplaneläggningen minskas nyttjandegrad av dikningsföretaget och en omprövning är därför inte aktuellt.
- (7) Laholms kommun har tidigare haft en dialog med Expendo AB angående in-/utfart till fastigheten Allarp 2:464. Då utvecklingen av området söder om aktuell detaljplaner i sin helhet är föremål för diskussion så har Laholm kommun hänvisat till det pågående översiktsplanarbetet. Frågan kommer därför inte hanteras inom detaljplanen.

ÖVRIGA SYNPUNKTER

Fastighetsägare till Allarp 2:296

Behövs det en tredje camping i Skummeslövsstrand? Knappast, men det är positivt att någon vågar satsa och utveckla vårt samhälle. (1) För barnens säkerhet bör den tilltänkta campingen hägnas in runt om så att barnen förhindras att springa ut på Inre Kustvägen och upp på vallen mot järnvägen.

Det allra viktigaste för oss boende i närheten är att kommunen tar sitt fulla ansvar för

trafikfrågan. (2) Inre Kustvägen bör förses med rondeller på flera ställen för att undvika olyckor när bilar från Båstadhållet ska svänga vänster in mot Allarpsområdet och Hedhusvägen. Hastigheten bör begränsas till 40 även på Inre Kustvägen. Hedhusvägen är inte dimensionerad för den trafikökning som har skett de senaste åren, vägen är smal och vägkanterna har redan gett med sig på flera ställen. Hastighetsbegränsningen är 40, men eftersom vägen är spikrak inbjuder den till höga hastigheter och det behövs därför hastighetsdämpande åtgärder som gupp eller andra farthinder på minst tre ställen.

Även på Södra Kustvägen måste hastighetsdämpande åtgärder göras eftersom många badande kommer att köra denna väg för att ta sig ner till stranden.

(3) Det bästa alternativet vore kanske att leda badgästerna längs Allarpsvägen och öppna upp en parkering vid gamla reningsverket istället för att utöka den nya parkeringen som byggdes om för ett par år sedan. Parkeringsplatser nära stranden kommer ändå att behövas 2024 när biltrafiken på stranden förbjuds.

(4) Om infarten till campingen ändras till att gå längs med järnvägen, som en klok man föreslog på mötet i Skottorps Skola den 5/4, så skulle det avlasta Inre Kustvägen rejält.

Trafikfrågan måste lösas innan tillstånd ges för byggnation av campingen för att vi som bor i området ska känna oss trygga. Så, Laholms kommun, det är dags att visa att ni tar ansvar för trafiksäkerheten förfalla som rör sig i Skummeslövsstrand.

Kommentar:

- (1) Laholms kommun instämmer i att campingen ska utformas på ett sätt så att farliga trafiksituationer undviks. Detta kan ske på många olika sätt och bör även ta upplevelsen av området i beaktande. Exempelvis kan ett stängsel bidra till en upplevd otrygghet och påverkar områdets karaktär negativt, medan en grön häck eller plantering kan fylla funktion samma utan samma negativa inverkan.
- (2) Trafikmätning på Inre Kustvägen och Hedhusvägen har genomförts under juli till augusti 2023. Kommunen har inga planerade åtgärder för Hedhusvägen, men utesluter inte att åtgärder kan göras i framtiden.

En trafikutredning gällande framkomlighet och trafiksäkerhet utmed Inre Kustvägen har tagits fram. Trafikutredningen visar på att kapaciteten i korsningen Hedhusvägen/Inre Kustvägen är god även år 2040 med föreslagna utbyggnader. Ur kapacitetssynpunkt krävs därför inte en cirkulationsplats. Cirkulationsplatser är både kostsamma och ytkrävande och bedöms på aktuell plats inte vara ett effektivt nyttjande av kommuns skattemedel eller markresurser. Cirkulationsplatser ger generellt också upphov till osäkrare trafikmiljöer för fotgängare och cyklister och är därför inte heller utifrån denna aspekt att förorda.

Passage med mittrefug föreslås över Inre Kustvägen i höjd med Hedhusvägen och Allarpsvägen. Busshållplatser vid Hedhusvägen föreslås byggas ut med bussficka och väderskydd.

Trafikverket är väghållare för Inre Kustvägen och beslutar kring eventuella förändringar. Kommunen ser positivt på en hastighetssänkning till 40 km/h på delar av Inre Kustvägen, men frågan kan inte hanteras via detaljplaneläggning.

(3) Kommunen ser över användningen för tomten för det tidigare reningsverket, där parkeringsplatser varit ett av alternativen som diskuterats, men frågan behandlas inte inom ramen för aktuell detaljplan.

(4) *Se kommentar 2.*

Fastighetsägare till Allarp 2:315

(1) Enligt miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark endast tas i anspråk om det krävs för ett väsentligt samhällsintresse. Att en camping skulle vara ett sådant samhällsintresse ställer jag mig frågande till. Av praxis framgår att brukningsvärd mark är den mark som man väljer att bruka, eftersom aktuell mark använts till betesmark sommartid under många år (så även 2022) får marken anses vara brukningsvärd då även betesmark ingår i jordbruksmark.

(2) Jag anser också att detaljplanens påverkan på närboende inte är tillräckligt utredd. Flera rättsfall visar att det ibland finns skäl för att göra trafikbullerutredningar utifrån sommardygntrafik istället för årsmedeldygntrafik om det kan antas att trafikflödena har stora variationer under året. Redan nu är det en avsevärt intensivare trafik på inre kustvägen under sommartiden, tillkommande trafik till en camping får antas ge ännu större variation över året med tanke på att högsäsong troligtvis kommer vara sommartid.

Kommentar:

(1) Laholms kommun vidhåller sin bedömning om att campingverksamheten ska anses vara av väsentligt samhällsintresse då det ger stor positiv effekt på såväl riksintresset för friluftsliv och rörligt friluftslivet, vilka per definition är av större nationellt intresse.

(2) Planbeskrivningen kompletteras med antalet fordonsrörelse under sommaren. Trafikflödet under sommarmånaderna ligger även till grund till den trafikutredning som tagits fram. Nya bullerberäkningar har gjorts för Hedhusvägen och västra delen av Inre Kustvägen, vilka visar på att befintlig bebyggelse har en god ljudmiljö även år 2040 efter föreslagna utbyggnader. Redovisade bullervärden utgår från årsdygntrafik, men har kontrollerats mot sommardygntrafik. Skillnaderna mellan årsdygntrafik och sommardygntrafik innebär inte någon betydande skillnad för ljudmiljön då aktuella riktvärden uppnås med god marginal.

Fastighetsägare till Allarp 2:321

Med anledning av pågående arbete med ovanstående detaljplaner har jag följande krav på ändringar och förbättringar.

- (1) Höjden på byggnader bör begränsas till två våningsplan. Detta medför en bättre anpassning till omkringliggande natur.
- (2) Föreslagen placering av driftbyggnader och ÅVC längs inre kustvägen olämpligt med hänsyn till buller vid tömning, odör från avfall för boende på Fäladsvägen samt avskärmning av utsikt.
- (3) Föreslagen placering av in och utfarter till området olämpligt ur trafiksäkerhetssynpunkt. Dessa kommer att ge upphov till stillastående fordon på

inre kustvägen vid vänstersvängar in på området. Trafiken är sommartid intensiv med höga hastigheter.

(4) Föreslår att en cirkulationsplats anläggs i korsningen inre kustvägen och strandvägen. Från cirkulationsplatsen länkas all trafik till området via en nyanlagd väg öster ut som vid bullervallen viker av söderut och som då bildar en ny matarväg in i området. Förslagna in och utfarter för biltrafik utgår.

Kommentar:

(1) Den huvudsakliga delen av området är begränsat till en våning, där endast de centrala delarna tillåts bli högre. Laholms kommun vidhåller sin bedömning om att bebyggelsehöjden har en god anpassning till omgivningen.

Planbeskrivningen kompletteras med sektioner och beskrivning av områdets förhållande till landskapsbilden.

(2) Detaljplanen förhindrar inte att byggnaderna kan ha en annan placering. Eventuella störningar kan hanteras via kommunens tillsynsverksamhet.

(3) Trafikverket remitteras vid bygglovsärendet som kan komma att påverka deras vägar. Kommun och Trafikverket kommer ställa krav på att campingverksamheten inte bidrar till köbildning på Inre Kustvägen.

Se även *Kommentar 1* till Trafikverket.

(4) En trafikutredning gällande framkomlighet och trafiksäkerhet utmed Inre Kustvägen har tagits fram. Trafikutredningen visar på att en god kapacitet uppnås vid anslutningarna till campingverksamheten och att flera anslutningar är att föredra framför att endast ha en anslutning.

Trafikutredningen visar dock på att kapaciteten i korsningen Inre Kustvägen/Stora Strandvägen överskrids mellan år 2035–2040 under sommarmånaderna. Kommunen kommer i samråd med Trafikverket titta på aktuella åtgärder. Aktuell detaljplan utgör en mycket liten del av den totala trafikökningen och frågan kommer därför hanteras separat.

Fastighetsägare till Allarp 2:335

Plankarta - bullervall,

I plankartan är det inritat ett naturområde väster om, inre kustvägen, väg 502 (längs med Neptunus & Fälads vägen/ området) som sträcker sig från längst i norr, söderut.

Med tanke på dagens trafikvolym som är långt mer än senaste mätningarna som Trafikverket genomförde år 2016 frånboenden, inflyttning, från andra orter som passerar, trafik till & från nya bostadsområdena i Allarp byggda efter år 2016, byggtrafik, buller, typ av trafik bl.a. från tunga fordon, hastigheten som många gånger är högre än angivet samt tillkommande trafik på sikt/ kommande år har jag följande förslag:

(1) För att undvika buller från trafiken, västerut, att människor och djur tar sig över, på andra platser än avsedda passager & övergångsställe till/ från campingområdet bör det byggas en bullervall som sträcker sig direkt väster om gång/ cykelvägen & naturområdet/ allmanningen - utmed Inre kustvägen. Bullervallen ramar också in respektive område på båda sidor om vägen.

(2) **Trafiken till & från Stora Strandvägen respektive Inre Kustvägen, bilkrysset**
Där dagens, på respektive avfart finns bör det byggas en cirkulationsplats istället för att inte trafiken ska stoppas upp till & från Skummeslövsstrand respektive inre kustvägen.

(3) **In & utfarter till campingområdet samt ÅVC**

In & utfart till campingområdet med fordon bör regleras så att det bara finns två stycken, varav den ena är placerad i anslutning längst norr ut vid en byggd cirkulationsplats, den andra infarten längst söderut. Detta för att undvika olyckor & temporära stopp på inre kustvägen. In & utfarterna till campingområdet fortsätter österut mot banvallen innan de svänger av in mot området, detta gör också att parkeringsplatserna för besök placeras längst österut på området. Detta gäller även ÅVC (återvinningscentral) som bör placeras direkt efter cirkulationsplats alternativt längst söderut på området.

Kommentar:

(1) Nya bullerberäkningar har gjorts för Hedhusvägen och västra delen av Inre Kustvägen, vilka visar på att befintlig bebyggelse har en god ljudmiljö även år 2040 efter föreslagna utbyggnader. Laholms kommun bedömer därför att en bullervall inte är motiverad och skulle motverka kommunens ambition om att knyta samman campingområdet med övriga Skummeslövsstrand.

(2) En trafikutredning gällande framkomlighet och trafiksäkerhet utmed Inre Kustvägen har tagits fram. Trafikutredningen visar på att en god kapacitet uppnås vid anslutningarna till campingverksamheten och att flera anslutningar är att föredra framför att endast ha en anslutning.

Trafikutredningen visar dock på att kapaciteten i korsningen Inre Kustvägen/Stora Strandvägen överskrids mellan år 2035–2040 under sommarmånaderna. Kommunen kommer i samråd med Trafikverket titta på aktuella åtgärder. Aktuell detaljplan utgör en mycket liten del av den totala trafikökningen och frågan kommer därför hanteras separat.

(3) Kommunen avser inte reglera trafikförsörjningen inom campingverksamheten.

Se även *Kommentar 2*.

Fastighetsägare till Allarp 2:371

(1) Eftersom vi bor 80 meter ifrån det tilltänkta camping/turistområden, kräver vi någon form av bullervall/plank längs med Inre Kustvägen (västra sidan). Sträckningen bör starta vid norra infarten och sluta vid Banken i söder.

Anledningen, till mitt överklagande, är att redan idag, är trafikintensiteten och ljudnivån väldigt hög, och kommer ju att bli ännu mer intensiv då 3 ut- och infarter planeras att byggas på denna väg. Det skall också sägas att ytterst få fordon håller gällande hastighetsbegränsningar.

(2) Jag kräver att det görs en ny bullermätning och trafikräkning av befintlig trafik innan den planerade anläggningen påbörjas att byggas. Detta för att bevisa mina påståenden.

(3) Jag förväntar mig ett genomarbetat svar på min överklagan. Jag vill också se siffror vad som gäller den nya bullermätningen och trafikmätningen.

Kommentar:

(1) Nya bullerberäkningar har gjorts för Hedhusvägen och västra delen av Inre Kustvägen, vilka visar på att befintlig bebyggelse har en god ljudmiljö även år 2040 efter föreslagna utbyggnader. Laholms kommun bedömer därför att en bullervall inte är motiverad och skulle motverka kommunens ambition om att knyta samman campingområdet med övriga Skummeslövsstrand.

(2) Trafikmätning på Inre Kustvägen och Hedhusvägen har genomförts under juli till augusti 2023. Trafikmätningarna har legat som grund till trafikutredningen och bullerberäkningarna.

Planbeskrivningen kompletteras med antalet fordonsrörelse under sommaren samt hur detta påverkar bullersituationen.

(3) Detaljplanen går inte överklaga i detta skede av processen. Synpunkterna har därför behandlats som ett yttrande. Efter att alla yttranden sammanställts och planen reviderats kommer den lyftas för antagande. Önskas planen överklagas så görs detta efter att den antagits, men innan den vunnit laga kraft. Information kring överklagande finns på Laholms kommuns hemsida, men kommer även skickas ut i samband med antagandet till de sakägare som inte till fullo fått sina synpunkter tillgodosedda.

Fastighetsägare till Allarp 2:410

(1) Ser ingen uträkning vart alla bilar ska bli av väldigt stor risk för köer på Inre Kustvägen samt mer belastning på Inre Kustvägen som kommer ge buller till nuvarande bebyggelse, (där är en gröning idag som kommunen klipper samt tar bort alla nya träd och sågar ner många gamla träd och grenar så att bullret kan färdas fritt fram till husen!)

Inre Kustvägen har redan ökat med trafik sedan den öppnades till Båstad med mer än 1000% och där finns inget bullerskydd alls mot bebyggelsen.

Samt hedhusvägen kommer bli väldigt mycket trafikerad med alla campinggäster och en sådan smal väg som den är inte tänkt att vara så trafikerad.

(2) Det andra är att det är i dagsläget bra betesmark som tas i beslag och ger en hög risk att hedhusvägens område får problem med för högt grundvatten.

Kommentar:

(1) Trafikmätning på Inre Kustvägen och Hedhusvägen har genomförts under juli till augusti 2023.

Planbeskrivningen kompletteras med antalet fordonsrörelse under sommaren samt hur detta påverkar bullersituationen.

Nya bullerberäkningar har gjorts för Hedhusvägen och västra delen av Inre

Kustvägen, vilka visar på att befintlig bebyggelse har en god ljudmiljö även år 2040 efter föreslagna utbyggnader.

- (2) Grundvattennivåerna för omkringliggande bebyggelse bedöms inte påverkas negativt. Endast cirka 8% av planområdet beräknas hårdgöras utifrån möjliggjord byggnation, vilket innebär att infiltrationsmöjligheterna fortsatt är mycket goda. Nederbörd inom kvartersmark ska omhändertas lokalt, vilket innebär att grundvattennivåerna förblir opåverkade.

Fastighetsägare till Skummeslöv 24:10

(1) Tänker då att det måste göras något åt trafiken, det är hög belastning nu och korsningen Stora Strandvägen/Inre Kustvägen är inte optimal.

(2) Vad det gäller campingen så är det viktigt om den blir av att man samlar aktivitetsområden, ex. padel, lekplats, bad som medför mycket ljud, dessa ska då placeras mot banvallen långt bort från den bebyggelse som finns idag.

(3) Det borde också bli en vall utmed Stora Strandvägen/ Inre kustvägen.

Sammanfattningsvis tycker vi det är bättre med betesmark, korna är mycket skötsamma:) Men det blir väl vad de blir, bara ni tar tipsen ni får in på allvar.

(4) Annars är ju tipset att bygga parkering nu när stranden stängs för biltrafik!

Kommentar:

- (1) En trafikutredning gällande framkomlighet och trafiksäkerhet utmed Inre Kustvägen har tagits fram. Trafikutredningen visar på att en god kapacitet uppnås vid anslutningarna till campingverksamheten och att flera anslutningar är att föredra framför att endast ha en anslutning.

Trafikutredningen visar dock på att kapaciteten i korsningen Inre Kustvägen/Stora Strandvägen överskrids mellan år 2035–2040 under sommarmånaderna.

Kommunen kommer i samråd med Trafikverket titta på aktuella åtgärder. Aktuell detaljplan utgör en mycket liten del av den totala trafikökningen och frågan kommer därför hanteras separat.

- (2) Detaljplanen reglerar inte placering av aktivitetsytor, men för aktiviteter som riskerar medföra stora ljud bör en placering mot öster övervägas. Eventuella störningar kan hanteras genom kommunens tillsynsverksamhet.
- (3) Nya bullerberäkningar har gjorts för Hedhusvägen och västra delen av Inre Kustvägen, vilka visar på att befintlig bebyggelse har en god ljudmiljö även år 2040 efter föreslagna utbyggnader. Laholms kommun bedömer därför att en bullervall inte är motiverad och skulle motverka kommunens ambition om att knyta samman campingområdet med övriga Skummeslövsstrand..
- (4) Laholms kommun har en framtagen parkeringsutredning för Skummeslövsstrand och Mellbystrand där framtida parkeringsalternativ har pekats ut. Laholms kommun ställer sig positiv till att campingbesökare nyttjar tillgängliga gång- och cykelvägar samt kollektivtrafik, för vilket området har mycket goda förutsättningar.

Fastighetsägare till Skummeslöv 24:36

(1) Planförslaget utlagt i samband med påsken vilket är mycket olämpligt då många berörda är bortresta den aktuella tiden samrådstiden är för kort borde vara minst 6 veckor och ej i samband med storhelger.

Nu mina synpunkter som torde beaktas inför denna etablering (som jag ser som positiv om följande saker åtgärdas inför etableringen)

- (2) Att en rondell byggs i anslutning till kustvägen in mot campingen (liknande den som Båstad kommun har vid infarten vid Båstad Entré.
- (3) Enl. sida 29 den mätning som Trafikverket gjordes 2016 är ju inte relevant till den förväntade åkningen av trafikmängden som redan har inträffat oftast är det lång väntetid när man kommer från Båstad och skall hem till Skummeslövsstrand.
- Varför: Jo Allarp är snart färdigbyggt, Tuvelyckan färdigställes ungefär 2025 ca 700 lägenheter.
- Hemmeslöv har byggt många nya bostäder
- Dom flesta Båstads bor har upptäckt att dom sparar ca 1,4 km en väg genom att åka nya kustvägen i stället för infart via motorvägen in till Båstad en väg blir 2,8 km t.o.r. gäller dom som kommer och skall till Halmstad (norrut)
- + nya planerade områden vattenparken och gamla campingen ja samtaget kommer trafikmängden att öka markant varför det krävs en rondell för bra genomströmning av trafikmängden

(4) Så denna etablering kräver in rondell vilket torde ingå i den etableringsplanen inför granskning.

(5) Enligt sidan 15 står det att mindre vindkraftverk eventuellt får byggas mycket olämpligt med tanke på buller som dessa förorsakar samt fullt rent estetiskt däremot borde solceller får installeras på befintliga tak på servicebyggnader etc. ett klart mycket bättre alternativ och miljövänligare

Dessa synpunkter måste ni allvarligt väga in då ni färdigställer etableringsplanen inför granskning. Annars finns stor risk för överklagan med därtill försening av planerna

Kommentar:

- (1) Samtliga planhandlingar och information kring samrådet har funnit på kommunenshemsida under hela samrådstiden. Möjlighet har även funnits att kontakta samhällsbyggnadsnämnden och ansvarig planarkitekt via e-post, telefon eller personligt möte. Möjligheterna att ta del av information kring planförslaget och att lämna synpunkter anses därför har varit mycket goda.
- (2) En trafikutredning gällande framkomlighet och trafiksäkerhet utmed Inre Kustvägen har tagits fram. Trafikutredningen visar på att en god kapacitet uppnås vid anslutningarna till campingverksamheten och att flera anslutningar är att föredra framför att endast ha en anslutning.

Trafikutredningen visar dock på att kapaciteten i korsningen Inre Kustvägen/Stora Strandvägen överskrids mellan år 2035–2040 under sommarmånaderna.

Kommunen kommer i samråd med Trafikverket titta på aktuella åtgärder. Aktuell detaljplan utgör en mycket liten del av den totala trafikökningen och frågan kommer därför hanteras separat.

- (3) Planbeskrivningen har kompletterat beräkning av framtida trafikflöden i enlighet med yttrandet. Beräkningarna har sedan legat till grund för framtagen trafikutredning.
- (4) Se *kommentar 2*.
- (5) Mindre vindkraftverk får idag uppföras enligt gällande detaljplan, denna möjlighet kommer försvinna i ny detaljplan.

SAMMANFATTNING

Plan- och genomförandebeskrivningen föreslås ändras och kompletteras i följande avseende:

- Kompletteras med förtydligande till användningsbestämmelsen C-Centrum.
- Kompletteras med beskrivning av campingområdets påverkan på landskapsbilden.
- Kompletteras med sektioner som visar områdets förhållande till landskapsbilden.
- Kompletteras med rubriken *Kulturmiljö*, under vilket arkeologi beskrivs.
- Kompletteras med information om att ingen oeftergivliga föremål får förekomma inom säkerhetszonen utmed Inre Kustvägen.
- Kompletteras med att bullervallen uppförs i samråd med Trafikverket och får inte påverka stabiliteten för Västkustbanan
- Kompletteras med information kring ledningsrätt 1381-00/86.7.
- Kompletteras med vidare fastighetsrättsliga konsekvenser.
- Justeras i enlighet med räddningstjänstens yttrande.
- Förtydligar att mängden vatten uppfyller bebyggelse enligt detaljplanen under förutsättning att nya brandposter installeras
- Planbeskrivningen förtydligas med att tekniska anläggningar, exempelvis transformatorstation, som krävs för verksamhetens behov ryms inom användningsbestämmelserna.
- Förtydligande om att ledningsrätt avses sökas för ledning som går igenom kvartersmarken.
- Kompletteras med antalet fordonsrörelse under sommaren samt hur detta påverka bullersituationen.
- Kompletteras med planområdets koppling till stranden och människors rörelse däremellan.

Plankartan föreslås ändras och kompletteras i följande avseende:

- Kompletteras i innehållsförteckningen med förtydligande om vilka bestämmelser som avgränsas med sekundär egenskapsbestämmelse.
- Justeras till att genomförandetiden anges som år istället för månader.
- Infart i norr tagits bort med anledning av Trafikverkets yttrande.
- Justeras så att hela servitutområdet för Västkustbanan planläggs som kvartersmark.
- Komplettera med säkerhetshöjande åtgärder utmed led för farligt gods.

Inventeringar och utredningar som föreslås är:

- Naturvärdesbedömning kompletteras med platsbesök under juli månad.
- Trafikmätningar på Inre Kustvägen och Hedhusvägen
- Trafikutredning gällande framkomlighet och trafiksäkerhet tas fram.
- Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras avseende stödkriterier för riksintresset för friluftsliv.
- Miljökonsekvensbeskrivningen kompletteras med att nollalternativet utgår från nuvarande användning istället för användning enligt översiktsplanen.
- En specifik riskutredning för området tas fram.

NAMNLISTA

Följande berörda har inte fullt ut fått sina synpunkter tillgodosedda.

Sakägare (enl. fastighetsförteckning)

Fastighetsägare till Allarp 2:3, 2:464 och 2:465

Allmänhet

Fastighetsägare till Allarp 2:296

Fastighetsägare till Allarp 2:315

Fastighetsägare till Allarp 2:321

Fastighetsägare till Allarp 2:335

Fastighetsägare till Allarp 2:371

Fastighetsägare till Allarp 2:410

Fastighetsägare till Skummeslöv 24:10

Fastighetsägare till Skummeslöv 24:36

LAHOLM 2023-12-14

Charlotta Hansson
Plan- och byggnadschef

Amadeus Henriksson
Planarkitekt