

Upprättad: 2019-07-09
Antagen av Kommunstyrelsen 20XX-XX-XX
Laga kraft 20XX-XX-XX
Dnr: KS 2016/01639



Samrådshandling

Planbeskrivning

Broby station (Broby 60:1, Broby 4:72, Hövdingen 3 m.fl.)

Broby, Östra Göinge kommun, Skåne län



► Innehåll

Inledning.....	3
Förutsättningar.....	4
Planförslag.....	13
Konsekvenser.....	18
Genomförande.....	32

► Planprocessen

Eftersom att en ny bussdragnings anses vara av betydande intresse för allmänheten bedöms det som aktuellt att hantera ärendet med ett utökat förfarande. Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande, enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900).



Samrådstiden pågår från den **15 juli** till den **30 augusti 2019**. Eventuella synpunkter på planförslaget ska vara inlämnade **senast den 30 augusti 2019**. Underteckna brevet med ditt namn, fastighetsförteckning samt postadress och skicka till: *kommun@ostragoinge.se* eller *Östra Göinge kommun, Plan- och byggenheten, 289 41 Broby*

Handlingar

Till detaljplanen hör följande handlingar:

- Plankarta
- Planbeskrivning (denna handling)
- Gestaltungsprogram Broby station
- Grundkarta
- Fastighetsförteckning

Bilagor

- *Busskörvägar i Norra Broby*, Tyréns AB, uppdragsnummer 266072, 2016-04-08
- *Bussgator i Broby*, Tyréns AB, uppdragsnummer 266072, 2016-04-08
- *Alternativa placeringar av busstation i Broby*, Tyréns AB, uppdragsnummer 266072, 2017-10-05
- *Riskutredning farligt gods, Riskhänsyn vid nybyggnation i Broby*, Östra Göinge kommun, Tyréns AB, uppdragsnummer 286609, 2018-09-03
- *Miljöteknisk markundersökning – Broby Busstation*, Tyréns AB, uppdragsnummer 286609, 2018-08-21
- *Trafikbullerutredning – Bussgator i Broby*, Östra Göinge, Tyréns AB, uppdragsnummer 266072, 2017-06-30.
- *Trafikbullerutredning, Busshållplats i Broby*, Östra Göinge kommun, Tyréns AB, uppdragsnummer 286609, 2018-09-03.

► Inledning

Detaljplanens bakgrund och syfte

Bakgrund

Östra Göinge kommun har under en längre tid, tillsammans med Skånetrafiken, haft som mål att skapa ett genare kollektivtrafiknät och möjliggöra för framtida superbussar i Broby. Nu har projektet nått sin startpunkt och det har blivit aktuellt att påbörja de första etapperna för en ny bussdragnings och flytt av busstorget. I samband med detta behöver ett antal gällande detaljplaner ändras.

Regionalt superbusskoncept innebär att kollektivtrafiken utvecklas i de delar av Skåne som saknar järnväg. Resenärerna ska bland annat få en bekvämare och kortare resväg med möjlighet till wifi.

Syfte

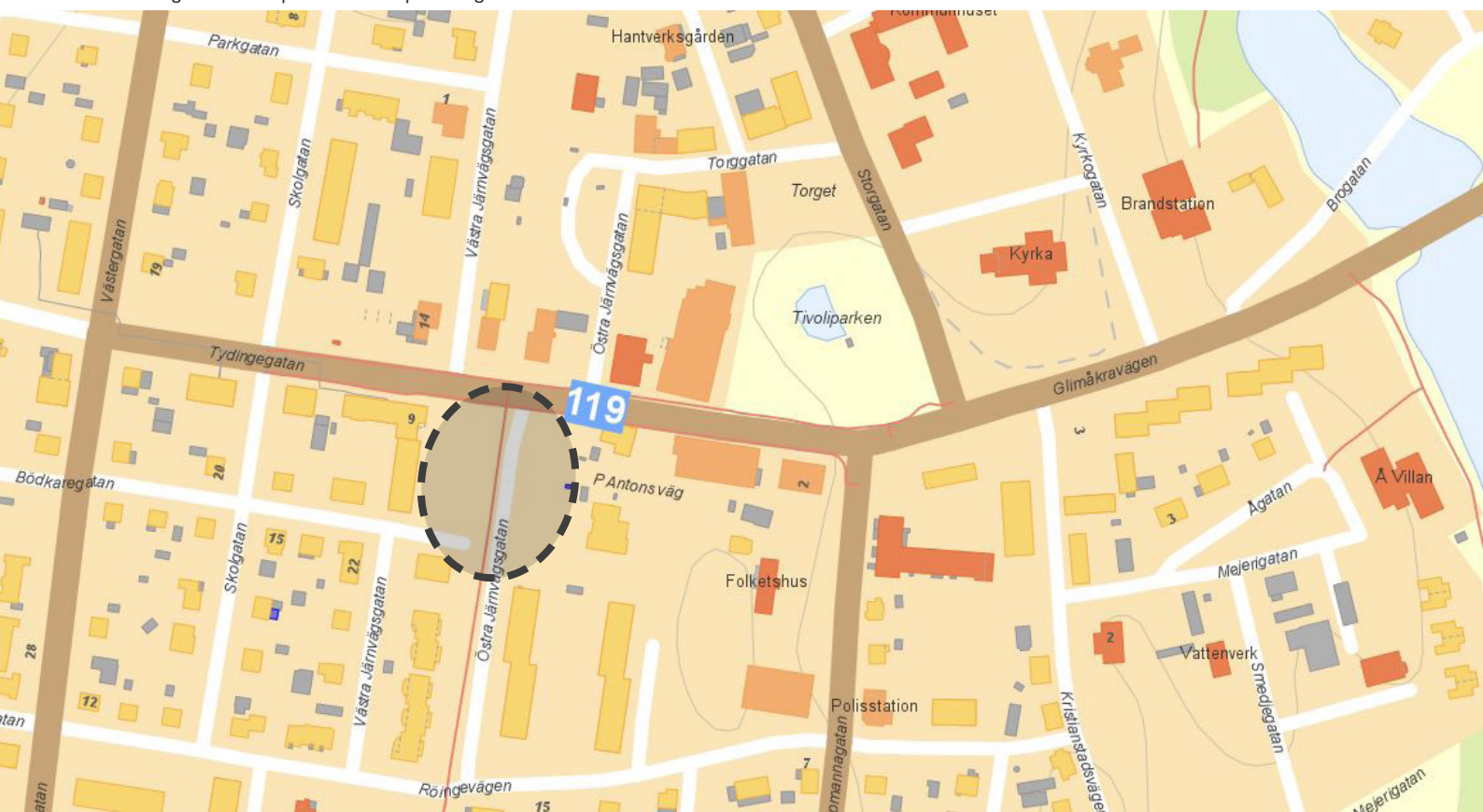
Syftet med planförslaget är att möjliggöra för en superbuststation i centrala Broby och således förbättra kollektivtrafiknätet med genare bussgator och en mer strategisk placering av Brobys busstorg, även kallad Broby station. I samband med detta avser även planförslaget att förtäta intilliggande område vid det nya busstorget med bostäder och centrumverksamheter.

Plandata

Lägesbestämning

Planområdet är beläget i centrala delen av Broby, strax väster om Helge å. Området ansluter till Tydingegatan i norr, Bödkaregatan i väst, Per Antons väg i öst och löper sedan söderut längs med Östra Järnvägsgatan. Norr om planområdet ligger det befintliga busstorget blandat med bostäder och olika centrumverksamheter, i öst ligger även här bostäder och centrumverksamheter medan det i söder och väst är majoritetsmässigt bostäder.

Orienteringskarta över planområdets placering.

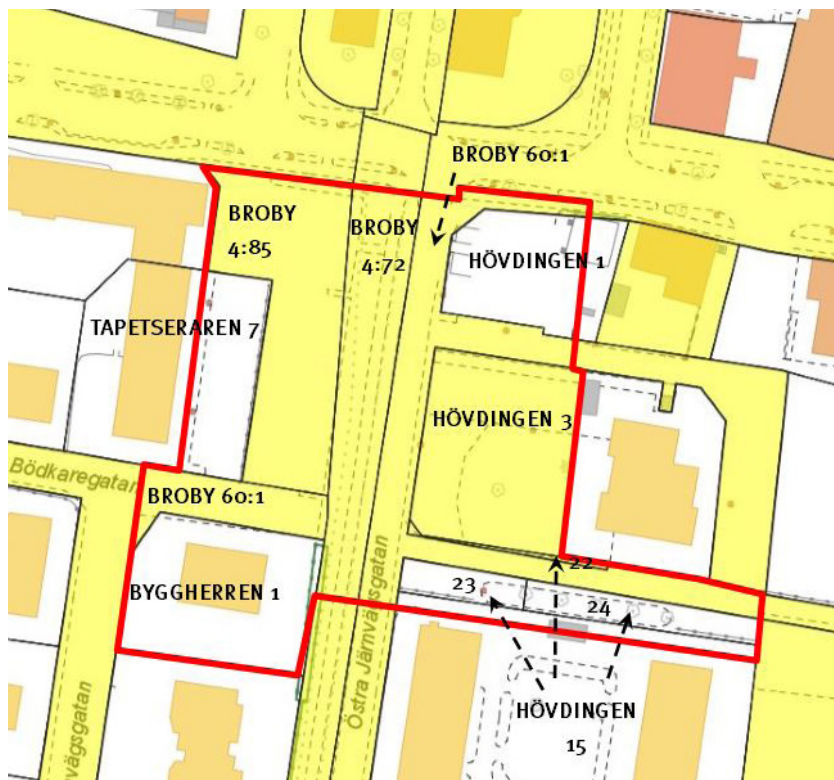


Areal

Planområdets storlek är cirka 8 500 kvadratmeter.

Markägoförhållanden

Inom aktuellt planförslag äger Östra Göinge kommun fastigheterna Broby 4:72, Broby 4:85, Broby 60:1, Hövdingen 3 och Hövdingen 22. Det kommunala bostadsbolaget Göingehem AB äger fastigheterna Byggherren 1, Hövdingen 15, Hövdingen 23, Hövdingen 24 och Tapetsaren 7. Hövdingen 1 är en privatägd fastighet.



Markägoförhållandena inom planområdet. De kommunägda fastigheterna är gula. Den röda linjen symboliserar planområdets avgränsning.

► Förutsättningar

Kommunala beslut & tidigare ställningstaganden

Kommunstyrelsen fattade den 9 november 2016 § 195 beslut om att ge kommunchefen i uppdrag att upprätta en detaljplan för ny bussdragning på Östra Järnvägsgatan i Broby samt att samråda och granska planförslaget med berörda.

Översiktsplan

Östra Göinge kommun har en kommuntäckande översiktsplan, *Översiktsplan 2012*, som blev antagen av kommunfullmäktige 20 september 2012. I denna vill kommunen att *"...En framtida superbusslinje kan ges en sträckning längs gamla banvallen parallellt med gång- och cykelvägen..."*

Kommunen arbetar också för tillfället med en aktualisering av översiktsplanen (utställningstiden pågår mellan 3 juni och 30 augusti 2019). I denna nämner kommunen om utvecklingen av superbusskonceptet, redovisar förslag till bussdragning och området finns utpekad som en del av Broby centrum utveckling.

Aktuellt planförslag bedöms således följa intentionerna för både gällande översiktsplan och förslag till ny översiktsplan.

Fördjupad översiktsplan

Den fördjupade översiktsplanen för Broby blev antagen av kommunfullmäktige 27 april 2017. I denna beskrivs hur utvecklingen av kollektivtrafiken i Östra Göinge kommun, och Broby i synnerhet, är betydande för pendlingsmöjligheterna till och från kommunen. Med start år 2022 beräknas superbussar börja trafikera stråket Kristianstad – Broby. Detta skulle ytterligare kunna stärka Broby som nav för kollektivtrafiken i kommunen samt förbättra hela kommunens kommunikationsmöjligheter mot södra Småland och Kristianstad.

Då centrum är relativt glesbebyggt och både efterfrågan på ny bostadsbebyggelse och nya affärslokaler ständigt ökar förelås i den fördjupade översiktsplanen en byförtätning. Ny bebyggelse med kombinerad användning ska öka variationen av bostadsformer och boendestandard. I samband med att busstorget flyttas frigörs nya ytor i centrum att förtäta och omgestalta. Aktuellt detaljplaneförslag, med syfte att möjliggöra för en ny placering av busstorget i Broby, är således förenligt med gällande översiktsplan.

Detalj- och stadsplaner

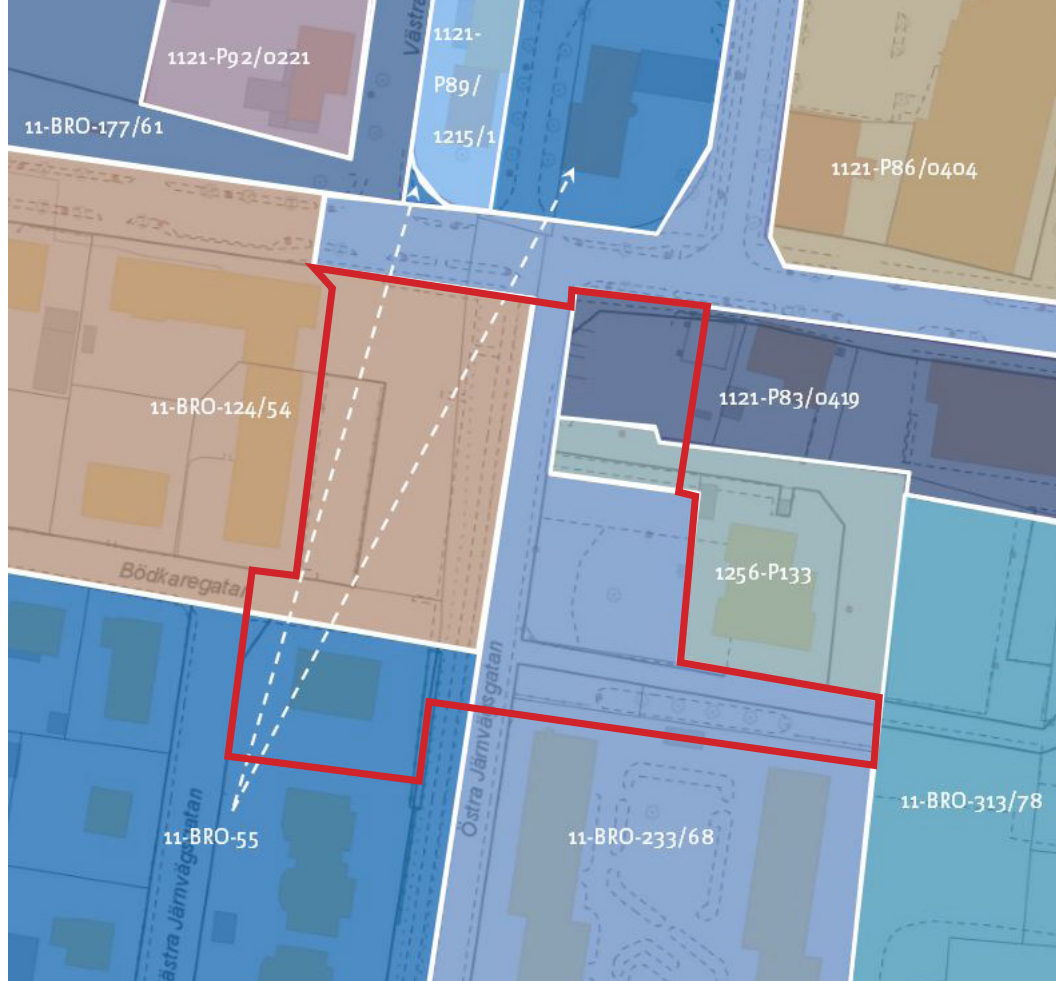
Inom aktuellt detaljplaneområde gäller följande detalj- och stadsplaner:

- *Detaljplan för Hövdingen* (aktnummer 1256-P113) vann laga kraft 4 april 2012 och tillåter bostadsbebyggelse med max en våning.
- *Förslag till ändring av stadsplanen för norra delen av Kv. Hövdingen* (aktnummer 1121-P83/0419) fastställdes 19 april 1983 och möjliggör för gata, park samt centrumbebyggelse i en till två våningar.
- *Förslag till ändring av stadsplanen för Kv. Hövdingen m.m.* (aktnummer 11-BRO-233/68) fastställdes 23 juli 1968 och möjliggör för gata, park samt område för bostads- och handelsändamål.
- *Förslag till ändring av stadsplanen för Kv. Tapetseraren* (aktnummer 11-BRO-124/54) fastställdes 2 juni 1954 och möjliggör för gata, järnvägsändamål samt bostads- och handelsändamål i max två våningar.
- *Stadsplan för Broby municipalsamhälle* (aktnummer 11-BRO-55) fastställdes 31 juli 1942 och möjliggör bland annat för trafikändamål och kvartersområde för friliggande byggnader i max två våningar.

Samtliga berörda detalj- och stadsplaner har ingen pågående genomförandetid. På nästa sidan finns planområdet markerat i förhållande till gällande planer.

Planprogram

Det har inte upprättats något planprogram då planförslaget följer både översiktsplanen samt den fördjupade översiktsplanens intentioner.



Planområdet (röd linje) i förhållande till gällande detalplaner

Strukturbild Broby centrum

Parallellt med pågående planarbete för Broby station arbetar kommunen fram ett gemensamt visionsarbete för framtida utveckling av Broby centrum. Detta visionsarbete går under benämningen "*Strukturbild Broby centrum*". Kommunen kommer i denna belysa bland annat olika frågor som är viktiga att ta hänsyn till och komma fram till en gemensam bild för Broby centrum utveckling. I denna ingår bland annat Broby station som en del.

Gestaltningssprogram

Då planområdet ingår i ovanstående nämnda "*Strukturbild Broby centrum*" och även kommer att utgöra en viktig knutpunkt för Brobys centrum, har kommunen valt att sammanställa ett gestaltningssprogram, "*Gestaltningssprogram Broby station*", kopplat till aktuellt detaljplaneförslag. Denna ska fungera som ett rådgivande dokument i samband med markanvisning och bygglov.

Riksintressen och förordnanden

I Broby finns ett riksintresse i form av väg 19 som är en viktig förbindelse i nord-sydlig riktning för såväl gods- som persontrafik. Själva planområdet berörs dock inte av några riksintressen eller förordnanden.

Topografi, landskap och vegetation

Planområdet utgörs av i huvudsak hårdgjord yta i form av gata och parkeringsplatser. Inom planområdet finns ingen direkt natur- eller parkmiljö. Där finns några mindre gräsytor tillhörande de befintliga bostadsområdena, varav i den sydöstra delen av området finns det en



Planområdet (gul streckad linje) i förhållande till befintlig, närliggande grönstruktur (grön streckad linje) i Broby.

äldre lind, *Tilia cordata*. Det finns även en trädallé längs med ena sidan av P Antons väg samt ena sidan av Östra Järnvägsgatan. Norr om planområdet, förbi Tydingegatan, fortsätter sedan andra trädalléer och skapar därmed ett stråk tillsammans med planområdet. I planområdets närhet ligger både Tivoliparken samt Skulpturparken (se intilliggande bild). Närheten till dessa parkområden är betydande att beakta i detaljplanearbetet samt i den större utvecklingen av Broby centrum. Det nya stationsområdet ska knytas samman med norra delen av Broby centrum och Skulpturparken.

Bebyggelse

Göingehem AB äger fastigheter inom och i anslutning till planområdet. Det rör sig om flerbostadshus i form av marklägenheter, tvåvåningshus samt något enstaka trevåningshus. I nordöstra delen av planområdet, på fastigheten Hövdingen 1, låg det tidigare en pizzeria men idag finns ingen byggnad, dock finns det en betongplatta förberedd för bebyggelse. Norr om Tydingegatan ligger idag en drivmedelsstation som dock planeras att flytta till Bastholmens industriområde. Detta skapar förutsättningar för att knyta samman det nya stationsområdet med den norra delen av Tydingegatan och på så vis utveckla hela Brobys centrum.

Bilder på befintlig lind och en av de trädalléer som finns inom planområdet.





Befintlig bebyggelse inom och i anslutning till planområdet. Rivning är dock påbörjad av byggnaden längst ner till höger på bild.

Trafik

Parallellt med att planarbetet initierades har Tyréns AB, genom beställning av kommunen, utrett olika alternativ till placering av Broby resecentrum samt alternativa busskörvägar till följd av detta. Detta har resulterat i tre olika rapporter:

- *Busskörvägar i Norra Broby*, Tyréns AB, uppdragsnummer 266072, 2016-04-08
- *Bussgator i Broby*, Tyréns AB, uppdragsnummer 266072, 2016-04-08
- *Alternativa placeringar av busstation i Broby*, Tyréns AB, uppdragsnummer 266072, 2017-10-05

Följande texter under detta avsnitt, *Trafik*, kommer bland annat presentera övergripande information från dessa rapporter.

Bil-, gång- och cykeltrafik

I norr löper Tydingegatan i en öst-västlig riktning och genom planområdet löper Östra Järnvägsgatan i en nord-sydlig riktning.

Tydingegatan på delen mellan Östra Järnvägsgatan och Skolgatan är cirka 6,7 meter bred och försedd med separata gång- och cykelbanor på båda sidor. Gatan utgör huvudled fram till Västergatan. På delen mellan Skolgatan och Västergatan är Tydingegatan cirka 11

meter bred, där delar av körbanan har målats som cykelfält i båda riktningarna. Separata gångbanor finns på denna del. Huvudleden upphör i korsningen med Västergatan där väjningsplikt gäller för trafikanter på Tydingegatan. På resterande del, mellan Västergatan och Tydingevägen, saknar Tydingegatan kantsten och är uformad med motlut närmast kringliggande fastigheter. Det finns varken avskild gång- eller cykelbana. Dock är motlut, samt en liten del av körbanan målade som cykelfält. Körbanan är cirka 11 meter och den totala bredden på gatan är cirka 15 meter. På delen mellan Västergatan och Tydingevägen finns ingen huvudledsreglering, vilket innebär att högerregeln gäller. Korsningen Tydingegatan-Bildesgatan är reglerad med så kallad flervägsväning. I korsningen med Tydingevägen, som utgör huvudled, är det Tydingegatans tillfart som har väjningsplikt. Längs hela Tydingegatan är högsta tillåtna hastighet 40 km/h. Regelefterlevnaden bedöms dock vara bristfällig på grund av det breda gaturummet. På Tydingevägen gäller hastighetsbegränsningen 70 km/h.

Kollektivtrafik

Broby centrum genomgick en omvandling under år 2004 då stora delar byggdes om. Ombyggnationen var då en nödvändig åtgärd som förorsakades av nedläggningen av järnvägen, vilket lämnade Broby med stora ytor i centralt läge utan syfte. Förutom ett nytt busstorg fick även byn en ny park, Skulpturparken, som knyter ihop centrum med Kulturhuset där bibliotek och musikskola finns.

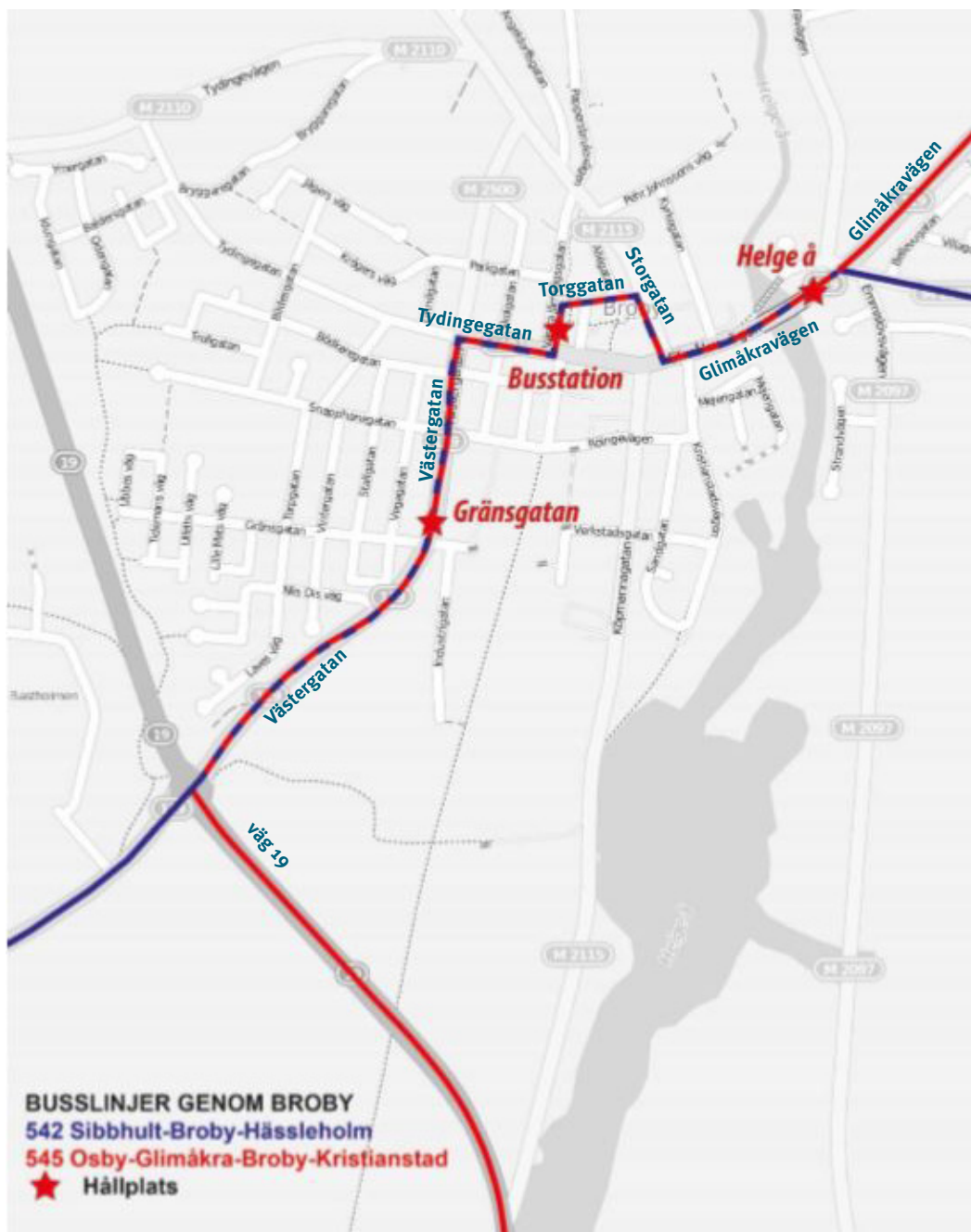
Ortofoto från 2018 över Broby som redovisar det övergripande gatunätet i förhållande till planområdet respektive befintligt busstorg.



Den nuvarande befintliga busstationen ligger mitt i centrum, norr om Tydingegatan, med totalt tre hållplatslägen. Busstrafiken går idag från busstationen via Tydingegatan och Västergatan fram till väg 19 (se nedanstående bild), där trafiken mot Kristianstad (linje 545) respektive Hässleholm (linje 542) delar sig. Idag trafikeras linje 545 mot Kristianstad av knappt 50 bussar per riktning och vardagsdygn. Dagens busstrafik mellan Broby och Osby utgörs av regionbusslinje 545 som går via Glimåkra. Mellan Broby och Glimåkra går cirka 24 turer per riktning under ett vardagsdygn (varav cirka 18 fortsätter till Osby) och var 30:e minut under högtrafik. Söderut, mot Kristianstad, trafikeras linjen i princip av dubbelt så många turer.

Avståndet från Broby till Kristianstad är knappt 30 kilometer vilket är inom ramen för vad som brukar anses som en rimlig tidsåtgång för arbetspendling. Nära 150 personer arbetspendlar från Broby till Kristianstad varje dag. Pendlingen till Hässleholm är inte lika omfattande men ändå betydande. Nuvarande placering av busstationen i Broby, norr om Tydingegatan, innebär att bussarna vid färd vidare mot Glimåkra måste köra ut på Glimåkravägen via Torggatan och Storgatan (se nedanstående bild). Detta medför att varje buss (i båda riktningarna) måste utföra fyra 90-graderssvängar på kort sträcka, vilket ger låg färd-

Dagens busstrafik genom Broby. Bild hämtad från Tyréns rapport "Busskörvägar i norra Broby". Blå text är tillagd från kommunen i detta dokument för att tydliggöra vilka gator som berörs av bussgatan.



hastighet och låg framkomlighet för bussarna, samt låg komfort för resenärerna. Det innebär också busstrafik på småskaliga centrumgator med många oskyddade trafikanter.

Alternativa placeringar av busskörvägar och busstation

Det var i samband med tankar på en ny bussgata söderifrån in till centrala Broby via banvallen och Östra Järnvägsgatan som idén väcktes att titta på alternativ att flytta busstationen. Detta för att skapa en genare och bekvämare busskörväg och därmed möjliggöra för superbuss.

Vid val av alternativa placeringar av Broby station har utgångspunkten varit att busstationen ska utformas med tre hållplatslägen i vardera riktning (dagens busstation har idag *totalt* tre hållplatslägen). Vid samtliga hållplatslägen ska ankomst och avgång kunna ske oberoende av varandra, det vill säga även om bussar står inne på intilliggande hållplatsläge. Den mest utrymmeseffektiva lösningen för detta är så kallade sågtandade hållplatsfickor.

För respektive alternativ har tänkbara busskörvägar skisserats för en framtida situation med superbusstrafik i stråket Kristianstad-Osby/Älmhult.

Följande alternativ har i Tyréns utredning "*Alternativa placeringar av busstation i Broby*" jämförts mot varandra och presenteras med tänkbara busskörvägar med framtida superbusstrafik med:

1. Nuvarande busstations placering och utformning
2. Nuvarande busstations placering men med en ny utformning (sågtandade hållplatsfickor)
3. Ny busstation längs Tydingegatan
4. Ny busstation längs Östra Järnvägsgatan (aktuellt planförslag)

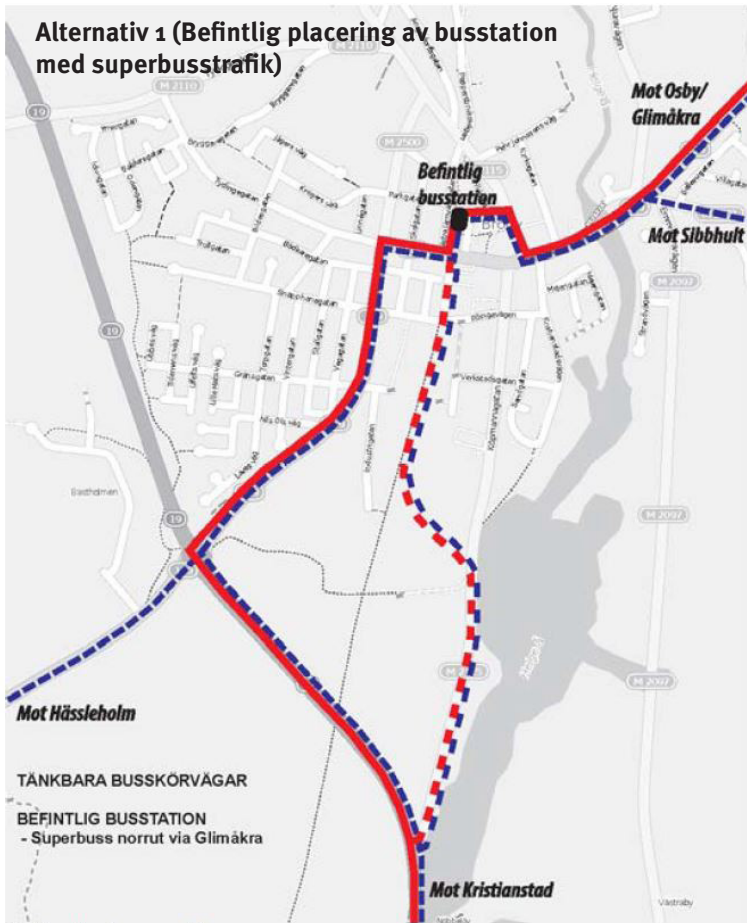
För- och nackdelar har ställts mot de olika alternativen utifrån ovanstående utredning och kommunen har kommit fram till att alternativ 4 är den mest lämpliga placeringen. På nästkommande sida jämförs olika kartbilder med varandra som redovisar alternativ 1 (dagens placering med superbusstrafik) och 4 (aktuellt planförslag vid Östra Järnvägsgatan).

De åtgärder som, enligt Tyréns utredning, krävs till val av alternativ 4 är:

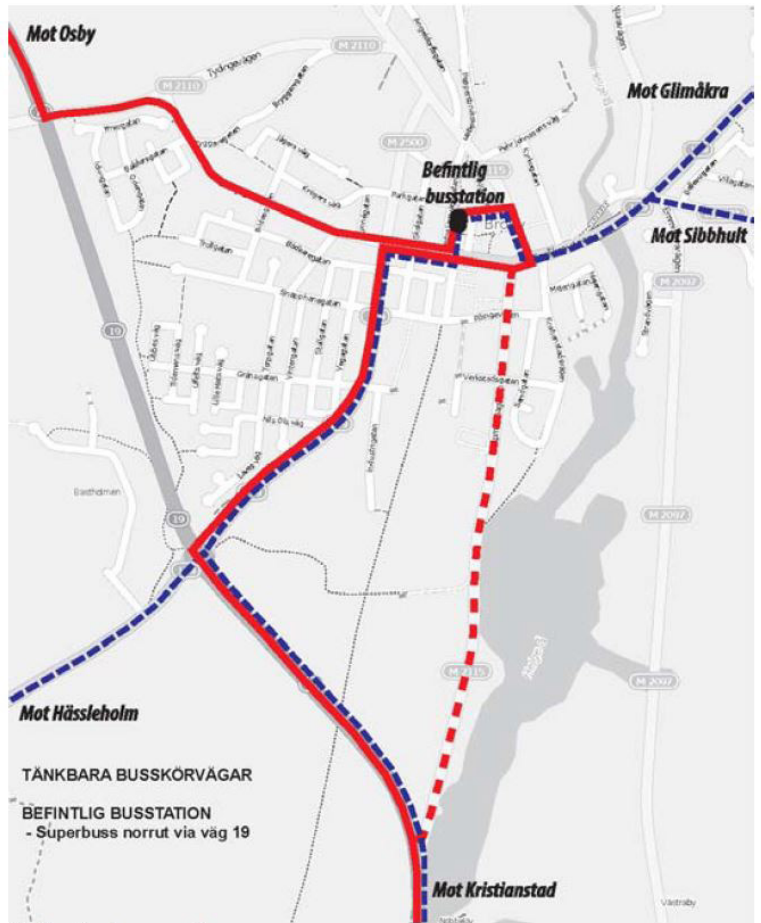
- en ny infartsgata från Röingevägen för att skapa nya tillfarter till fastigheterna öster om busstationen
- att skapa en god trafikmiljö på Tydingegatans avsnitt förbi anslutningen till busstationen, med tydliga och säkra gång- och cykelpassager.
- att gång- och cykelpassagerna, liksom området norr om Tydingegatan, utformas och gestaltas så att busstationen får en tydlig koppling till verksamheter i centrum samt parken/grönstråket upp mot skolorna och idrottsområdet.

Service

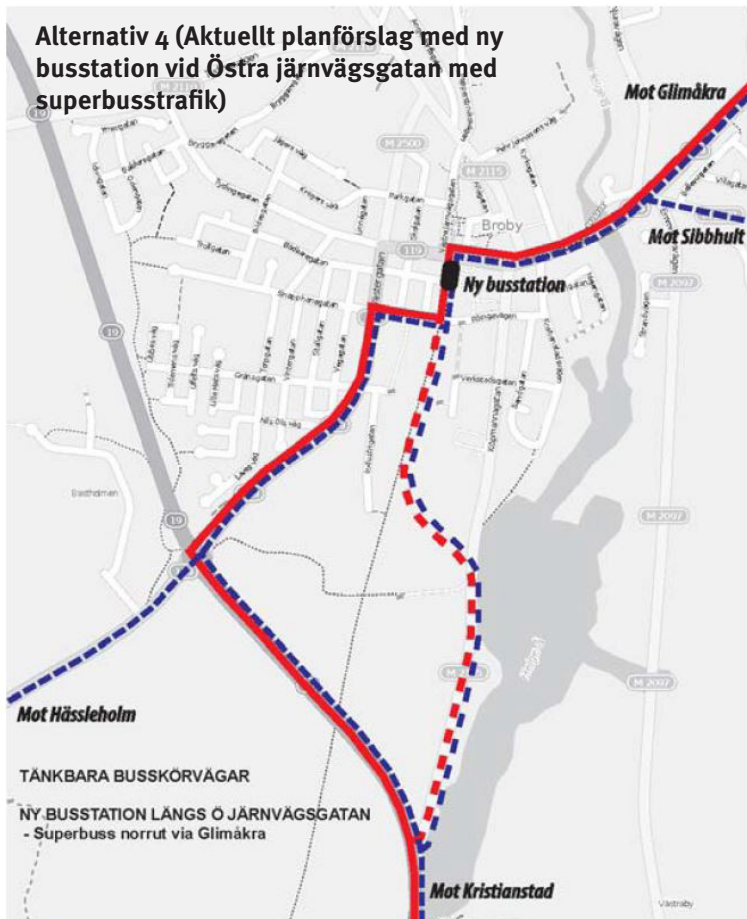
Då planområdet ligger i centrala delen av Broby finns det idag ett gott underlag av både kommersiell och offentlig service med bland annat kommunhus, gästgiveri, matvarubutiker och bank.



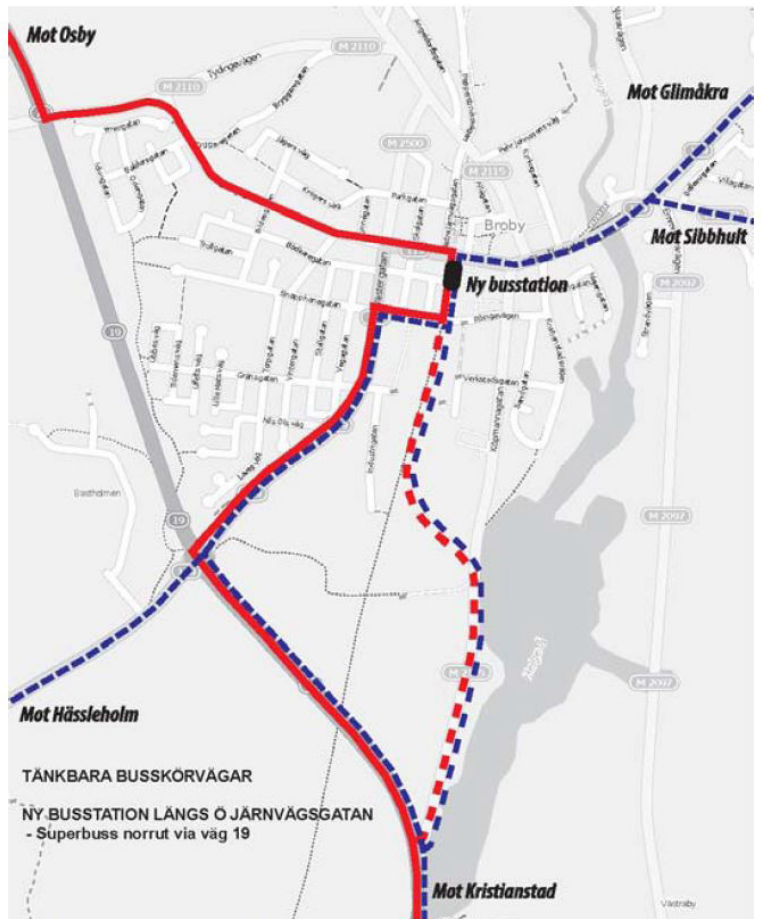
Befintlig busstation.
 Tänkbara busskörvägar - superbuss norrut via Glimåkra.
 Röd linje - superbuss. Blå linje - övriga regionbusslinjer.



Befintlig busstation.
 Tänkbara busskörvägar - superbuss norrut via väg 19.
 Röd linje - superbuss. Blå linje - övriga regionbusslinjer.



Ny busstation längs Ö Järnvägsgatan.
 Tänkbara busskörvägar - superbuss norrut via Glimåkra.
 Röd linje - superbuss. Blå linje - övriga regionbusslinjer.



Ny busstation längs Ö Järnvägsgatan.
 Tänkbara busskörvägar - superbuss norrut via väg 19.
 Röd linje - superbuss. Blå linje - övriga regionbusslinjer.

Tekniska frågor

Geoteknik

Aktuellt planförslag bedöms vara inom ett område med normalrisk för radon, vilket innebär att byggnader ska uppföras radonsäkrade respektive radonskyddade. Någon geoteknisk undersökning av markens grundförhållanden har inte gjorts.

Inom planområdet består berggrunden av granodioritisk-granitisk gnejs enligt SGU:s berggrundskarta (1:50 000 - 1:250 000). Denna ovanlagras därefter av postglacial sand i norra delen av planområdet och silt i södra delen enligt SGU:s jordartskarta (1:25 000 - 1:100 000).

Markföroreningar

Inga registrerade uppgifter finns angående förorenad mark inom planområdet. Dock har där tidigare funnits ett järnvägsspår i nord-sydlig riktning längs med Östra Järnvägsgränd vilket har utretts närmare i samband med planarbetet. För mer information, se *Konsekvenser, Mark, luft och vatten, Markföroreningar*.

Dagvatten

Där finns inga uppgifter idag angående problem gällande dagvattenhanteringen inom området. Men då planförslaget förmodligen kommer bidra med stora hårdgjorda ytor samt större ytor där kommunen kommer ha rådighet över marken, har dagvattenhanteringen belysts i samband med planarbetet. Utefter SGU:s jordartskarta (1:25 000 - 1:100 000) kan en översiktlig bedömning göras att i norra delen av planområdet har jorden hög genomsläpplighet (postglacial sand) och i södra delen har jorden låg genomsläpplighet (silt). Området öster om planområdet har medelhög genomsläpplighet (sandig morän).

Kulturmiljö och fornlämningar

Planförslaget ingår i ett område som finns utpekad som kulturmiljöstråk och särskilt värdefull kulturmiljö enligt länsstyrelsens kulturmiljöprogram. För mer information, se *Konsekvenser, Natur och kultur, Kulturmiljö*.

Inom planområdet finns inga registrerade fornlämningar.

► Planförslag

Pågående markanvändning

Idag är den största delen av aktuellt planområde obebyggt och består till stor del av parkeringsyta. Inom planområdet löper Östra Järnvägsgränd i nord-sydlig riktning.

Nedan redovisas de fastigheter som ingår i planområdet, vilken markanvändning som tillåts idag enligt gällande detaljplan, samt vad som i praktiken är befintligt där idag:



Ortofoto från 2018. Bilden redovisar de fastigheter som ingår i planförslaget. Röd linje visar planområdets utsträckning.

Hövdingen 1

På fastigheten idag finns det ingen bebyggelse utan endast grus och en betongplatta. Bygglov finns idag inlämnat för restaurang- och kioskverksamhet. Enligt gällande stadsplan tillåts område för centrumbebyggelse med högst två våningar, där södra, västra och norra delen av fastigheten berörs av prickmark (byggnader får inte uppföras).

Hövdingen 3

På fastigheten idag finns det parkering samt grönyta med ett äldre träd (lind). På fastigheten finns det även en nätstation, vars tillfälliga bygglov har löpt ut och avsikter finns att flytta denna till lämplig plats. Enligt gällande detaljplaner tillåts det bostadsbebyggelse med högst en våning i norra delen och tre våningar i södra delen, varav hela fastigheten berörs av prickmark (byggnader får inte uppföras).

Hövdingen 15, 22, 23 och 24

Idag används fastigheterna Hövdingen 22, 23 och 24 som gata (P Antons väg) samt parkering. Den del av Hövdingen 15 som berörs av planförslaget används idag som gångväg inom bostadsområdet. Enligt gällande detaljplan tillåts det bostadsbebyggelse i högst tre våningar, varav all yta av fastigheterna berörs av prickmark (byggnader får inte uppföras).

Broby 4:72

Den del av fastigheten som berörs av planförslaget används idag som gång- och cykelväg med en trädallé längs med. Enligt gällande plan tillåts det område för trafikändamål.

Broby 4:85

Fastigheten används idag till parkeringsyta. I gällande detaljplan tillåts det gata i nordvästra delen och område för trafikändamål i de övriga delarna.

Broby 60:1

De delar av Broby 60:1 som berörs av planförslaget används idag som gata (Tydingegatan, Östra Järnväggsgatan, Bödkaregatan och P Antons väg). Användningen är densamma enligt gällande detaljplaner, med undantag för den södra sidan av P Antons väg, som enligt plan är prickmark (byggnader får inte uppföras) för bostäder i högst två våningar samt den norra delen av Broby 60:1, precis ovanför fastigheten Hövdingen 1, som är planlagd som parkmark.

Tapetseraren 7

Den del av fastigheten som berörs av planförslaget används idag som parkeringsyta. Enligt gällande detaljplan tillåts det bostäder i högst två våningar, varav den del som ingår i planförslaget berörs av prickmark (byggnader får inte uppföras).

Byggherren 1

Nyligen har ett flerbostadshus rivits på fastigheten. Enligt gällande stadsplan tillåts det bostäder i högst två våningar med prickmark (byggnader får inte uppföras) i norra och östra delen.

Detaljplaneförslaget

Föreslagen bebyggelse

I centrum av själva planområdet föreslås allmän plats, TORG. Syftet med planförslaget är att möjliggöra för ett nytt busstorg, men med markanvändningen torg möjliggörs området även för torg med tillhörande verksamheter som exempelvis torghandel, kiosk och servering. Detta öppnar upp möjligheter till ett mer levande torg.

Inom området där torg föreslås, har det tidigare funnits ett järnvägsspår. Enligt marktekniskt undersökning har föreningar påträffats och en bestämmelse införs gällande att mark- och bygglov inte får ges förrän markföreningar har avhjälppts på tomten, a₁. För mer information om markföreningarna, se *Konsekvenser, Mark, luft och vatten, Markföreningar*.

Planförslaget möjliggör även för kombinationen bostäder och centrumverksamheter, BC. Denna markanvändning läggs som en inramning till torget för att skapa en rumslig karaktär.

Enligt Sveriges nationella höjdsystem, RH 2000 har de högre omkringliggande bebyggelserna en ungefärlig nockhöjd på 52-54 meter ovanför nollplanet. Högsta tillåtna nockhöjd på bebyggelsen innanför planområdet föreslås sättas till 56 meter ovanför nollplanet och en reglering gällande takvinkel sätts mellan 38-45 grader. Detta motsvarar en ungefärlig högsta nockhöjd på 14 meter ovanför markplan. Gällande övrig gestaltning så som fasadmateriell och markbeläggning hänvisar kommunen istället till det tillhörande gestaltungsprogrammet för inspiration och rådgivning.

Då Tydingegatan är en rekommenderad led för farligt gods införs en bestämmelse om att huvudentréer inte får placeras mot Tydingegatan samt en reglering att byggnader inte får uppföras närmare än 9 meter från väggkant genom prickmark (byggnader får inte uppföras). För mer information om farligt gods, se *Konsekvenser, Hälsa och säkerhet, Risker*.

I den västra delen av området finns en fördelningsledning för fjärrvärme. Denna föreslås ligga inom ett 8 meter brett u-område, vilket innebär att marken ska vara tillgänglig för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Föreslagen grönstruktur

I den sydvästra delen av planområdet föreslås markanvändningen allmän plats, PARK. Genom att skapa detta område tillkommer mer grönska i den annars hårda karaktär som ett torg kan medföra. Detta möjliggör även för mer yta gällande dagvattenhanteringen.

Föreslagen trafikstruktur

För att superbusskonceptet ska kunna nå framgång måste en resa med superbussen upplevas som enkel, bekväm, snabb och trygg. En förutsättning för detta är en hög framkomlighet för bussen inne i de byar som den passerar, vilket är fallet för Broby. Planförslaget möjliggör anordnande av superbusstation längs med Östra Järnvägsgatan. Detta regleras med planbestämmelsen TORG. Under senare år har busstrafikens linjenät i kommunen renodlats och utvecklats i riktning mot ett tydligt stomnät med tyngdpunkt i det starka huvudstråket mellan Kristianstad och Broby med förlängning mellan Glimåkra och Osby. Den viktiga kopplingen mot Hässleholm har också stärkts genom utökad turtäthet samt att bussarna utgår från Broby istället för Knislinge.

I samband med planförslaget kommer de delar av P Antons väg som berörs av planförslaget stängas av för fordonstrafik. Likaså kommer Östra Järnvägsgatan, från korsningen Tydingegatan och ner mot korsningen Röingevägen, stängas av för allmän fordonstrafik. Genom de lokala trafikföreskrifterna kommer denna sträcka föreslås bli tillgänglig endast för buss och renhållningsfordon.

Då Tydingegatan är en högt trafikerad väg och många oskyddade trafikanter behöver ta sig över denna måste en ny utformning av Tydingegatan göras som medför att medelhastigheten sänks i anslutning till busstorget.

Syftet med planförslaget är också att möjliggöra för ett tydligare gång- och cykelstråk i både nord-sydlig och väst-östlig riktning. Inom markanvändningarna TORG, PARK samt GÅNG OCH CYKEL möjliggörs detta.

I den sydvästra och sydöstra delen av planområdet föreslås områden för parkering, P, på kvartersmark. Dessa områden tillskapas för att tillgodose de parkeringsbehov som finns inom och i anslutning till planområdet. För att hindra att denna yta hårdgörs och därmed påverkar dagvattenhanteringen negativt, införs en planbestämmelse som reglerar att marken ska vara genomsläpplig inom dessa områden.

Teknisk försörjning

Energiförsörjning, tele och bredband

I anslutning till, samt inom planområdet finns el, tele och fiber nedgrävt. Inom planområdet finns även en befintlig nätstation. De ledningar som finns inom området, förutom fördelningsledningen för fjärrvärme, föreslås flyttas i samband med exploatering. Likaså föreslås den nätstation som finns inom området att flyttas. Eventuell flytt av ledning och nätstation görs i samråd med den huvudman som ansvarar för dessa. Exploatören bekostar även den eventuella flytten.

Avfallshantering

Avfall ska hanteras enligt kommunens gällande föreskrifter för avfallshantering. Östra Järnvägsgatan kommer endast vara öppen för busstrafik. Undantag görs dock för renhållningsbilar, vilket regleras i de lokala trafikföreskrifterna.

Vatten och avlopp

Planområdet ligger inom kommunalt verksamhetsområde för vatten, dag- och spillvatten.

Dagvattenhantering

Planområdet ligger inte inom utpekade lågpunktsområde. Skåne Blekinge Vattentjänst (SBVT) ser för tillfället över dagvattenledningar i de centrala delarna av Broby. I samband med detta har man konstaterat att befintligt ledningsnät inom planområdet klarar av både befintlig och eventuell ökande belastning som kan uppstå i och med planområdets utbyggnad. Men en ny dagvattenledning Ø 400PP kommer att läggas precis öster om planområdet.

Eftersom befintliga ledningar är väl dimensionerade i förhållande till planförslaget, kan man istället satsa på en kvalitativ dagvattenhantering som skapar mervärde i den fysiska miljön genom exempelvis svackdiken, regnbäddar, gräsarmering och en mindre dagvattendamm. Genom att avleda dagvattnet innan det kopplas på dagvattennätet ges möjlighet till fördröjning av dagvattnet vid kraftiga skyfall och därmed minska belastningen på ledningsnätet samt skapar attraktiva kvaliteter i en allmän plats. De dagvattenanläggningar som placeras på allmän plats bör vara av sådan art att de tillför kvaliteter till den allmänna platsen.

Planförslaget syftar samtidigt till att skapa möjligheter för ett grönt busstorg med planlagd parkyta vilket skulle kunna vara positivt för hanteringen av dagvatten. Området som i plankarta föreslås till parkmark ligger även i den del av planområdet som har lägsta punkten, vilket möjliggör för en mer naturlig avrinning mot parkområdet. En dagvattendamm skulle exempelvis vara möjlig att anlägga här.

Östra Göinge kommun kommer att ställa krav på oljeavskiljare vid anslutning till dagvattensystemet för att säkra vattenkvaliteten och förhindra att olika typer av drivmedel sprids nedströms.

► Konsekvenser

Bedömning av miljöpåverkan

Om en detaljplan förväntas medföra en betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning med miljökonsekvensbeskrivning (MKB) utföras, i enlighet med 4 kapitlet 34 § plan- och bygglagen (PBL 2010:900) samt 6 kapitlet 11-18 §§ miljöbalken (MB 1998:808). Innan ett sådant ställningstagande görs genomför kommunen en undersökning gällande betydande miljöpåverkan. Denna undersökning ska fungera som ett underlag för beslut om huruvida genomförandet av detaljplanen kan tänkas medföra betydande miljöpåverkan eller inte. Om detaljplanens genomförande förväntas medföra en betydande miljöpåverkan ska man i undersökningen precisera vilka frågor som ska behandlas i den strategiska miljöbedömningen med miljökonsekvensbeskrivning.

Kommunens ställningstagande för aktuellt detaljplaneförslag är att ett genomförande av detaljplanen inte bedöms medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet miljöbalken (MB 1998:808). En särskild miljökonsekvensbeskrivning bedöms därför inte behöva upprättas.

Ställningstagandet att detaljplanen inte antas medföra betydande miljöpåverkan grundar sig på följande:

- planförslaget följer översiktsplanens intentioner.
- riksintressen, strandskydd, miljö kvalitetsnormer påverkas inte
- planförslaget innebär inga risker för människors hälsa och säkerhet.

Mark, luft och vatten

Markföroreningar

Ett förorenat område är en plats som är så pass förorenad att den kan orsaka skada eller olägenhet för människors hälsa och/eller för miljön. Ingen mark som är förorenad bör tas i anspråk förrän det gjorts en utredning av nödvändiga miljöåtgärder.

Inom aktuellt planområde

Inga registrerade uppgifter finns angående förorenad mark inom planområdet. Dock har där tidigare funnits ett järnvägsspår i nord-sydlig riktning längs med Östra Järnväggsgatan, vilket tyder på att markföroreningar kan finnas. Därmed har Tyréns, på uppdrag av Östra Göinge kommun, utrett detta närmare i samband med planarbetet. Detta har resulterat i rapporten *"Miljöteknisk markundersökning - Broby Busstation"*, uppdragsnummer 286609, Tyréns AB, 2018-08-21.

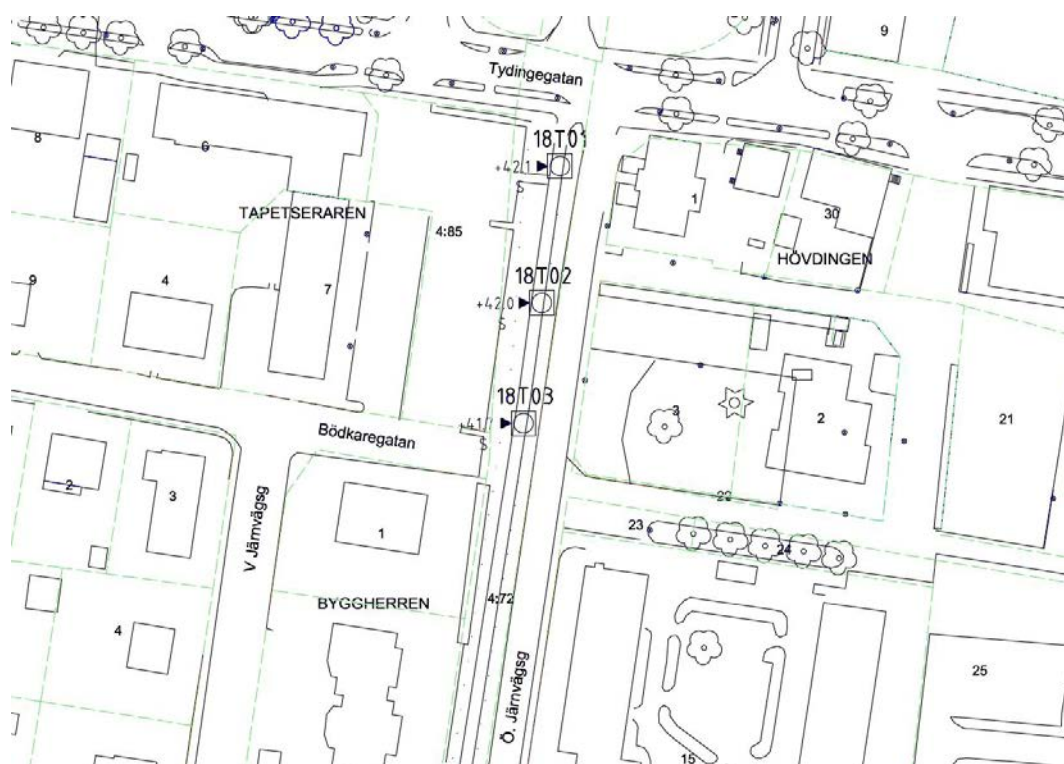
Rapporten har undersökt det område, inom aktuellt planförslag, där järnvägsspåret har legat. Rapporten har sedan belyst detta utifrån att bussgata och busstation ska uppföras. Därmed utgår rapporten efter att *"Nuvarande och framtida markanvändning inom exploateringsområdet bedöms närmast motsvara mindre känslig markanvändning (MKM) enligt Naturvårdsverkets riktlinjer för förorenade områden"*.

För markföroreningar har Naturvårdsverket tagit fram generella riktvärden för två typer av

markanvändning, Känslig Markanvändning (KM) och Mindre Känslig Markanvändning (MKM). Beroende på hur vissa utvalda skyddsobjekt beaktas kan riktvärdena för KM eller MKM användas, se nedanstående tabell som är hämtad från Tyréns rapport.

Tabell 1. Kriterier för val av markanvändning för mark (Naturvårdsverket, 2009).

Skyddsobjekt	KM	MKM
Människor som vistas på området	Heltidsvistelse	Deltidsvistelse
Markmiljön på området	Skydd av markens ekologiska funktion	Begränsat skydd av markens ekologiska funktion
Grundvatten	Grundvatten inom och intill området skyddas	Grundvatten 200 m nedströms området skyddas
Ytvatten	Skydd av ytvatten, skydd av vattenlevande, organismer	Skydd av ytvatten, skydd av vattenlevande, organismer



Karta över de provtagningspunkter som gjorts i samband med den miljötekniska markundersökningen. Bild hämtad från Tyréns rapport "Miljöteknisk markundersökning - Broby busstation"

Den miljötekniska fältundersökningen utfördes 26 juni 2018 och omfattade 3 stycken provgroppgrävningar (18T01-18T03). Lokalisering av dessa finns redovisade i ovanstående kartbild.

Vid provgroppgrävningen påträffades tre olika typer av jord; ett bärlager, fyllning och naturliga jordar. Utifrån lukt- och synintryck gav dessa inga intryck på förorening. Dock visade laboratorieanalysen av jordarna att det fanns föroreningar. I provpunkt 18T01 och 18T02 fanns föroreningshalt av arsenik och diuron som överstiger riktvärden för MKM. I provpunkt 18T03 fanns diuron som överstiger riktvärdet för KM. Påvisade föroreningar av arsenik och diuron återfanns lokalt i ballasten som bedöms härstamma från den gamla järnvägen.

Inget grundvatten påträffades vid provgrovsgrävningen.

I rapporten görs följande slutsats: *"När markarbeten ska genomföras i områden där förorening har påträffats, inför anläggande av busstationen, bör ballast inom undersökningsområdet schaktas ut eftersom halter ligger över riktvärdet MKM. Eftersom föroreningen med största sannolikhet sitter i finfraktionen i ballasten, finns möjligheten att sortera ut ballasten mellan sten och finfraktion."*

Detta för att möjliggöra återanvändning av sten i anläggningsarbetet och omhändertata finfraktionen vid godkänd mottagningsanläggning, vilket är i linje med miljöbalkens hänsynsregler.

Vid eventuell urschaktning av ballast ska prover tas för analys i samtliga schaktväggar och schaktbottnar för att säkerställa att beslutade åtgärdsåtgärder uppfylls.

Observera att följande gäller vid schakt- och efterbehandlingsarbeten inom området:

- *All schakt inom undersökningsområdet ska föregås av en anmälan om efterbehandling/markarbeten, som ska inlämnas till tillsynsmyndigheten senast 6 veckor innan schaktarbeten påbörjas.*
- *Samtliga förorenade massor ska transporteras av godkänd transportör till godkänd mottagningsanläggning."*

För en mer detaljerad information kring den miljötekniska markundersökningen, vänligen se rapporten *"Miljöteknisk markundersökning - Broby Busstation"*, uppdragsnummer 286609, Tyréns AB, 2018-08-21.

I rapporten påpekas det att *"Då utförd undersökning bygger på provgrovsgrävning inom en begränsad yta kan det inte uteslutas att det lokalt förekommer föroreningshalter som ej påvisats i denna undersökning"*. Med tanke på att där endast har legat järnvägsspåret och bostäder inom planområdet är slutsatsen från plan- och byggenheten att föroreningen är lokal och har inte spridit sig. Sanering ska göras inom området där järnvägsspåret legat i samband med att bussgata och busstation uppförs, vilket i sin tur resulterar i att ingen negativ påverkan kommer ske gentemot varken bostäder, park eller centrumverksamheter.

Utanför aktuellt planområde

Norr om planområdet, på fastighet Broby 5:209, ligger drivmedelsstationen Qstar. Där har gjorts en identifiering med slutsats att ingen åtgärd krävs. Qstar avser även att flytta ut sin verksamhet till verksamhetsområdet Bastholmen i Broby, där en särskild detaljplan har upprättats för att möjliggöra deras flytt. Med denna bakgrund bedöms det inte påverka planområdet negativt.

Radon

Planområdet ligger inom ett område med normalrisk för radon, vilket innebär att byggnader ska utföras så att inläckage av markradon förhindras.

Dagvatten

Planförslaget möjliggör för stora hårdgjorda ytor vilket påverkar dagvattenflödet negativt. Det är därför viktigt att man inom planområdet skapar goda möjligheter att omhänderta dagvatten via öppen- samt infiltrerande dagvattenhantering, som exempelvis grönytor, svackdiken, regnbäddar och dagvattendammar. Sådana åtgärder skapar även mervärden och kvaliteter i det offentliga rummet vilket är centralt gällande aktuellt planförslag. Dessa åtgärder kan möjliggöras framförallt inom parkmark samt torg.

Geoteknik

Plan- och byggenheten gör en bedömning att markens grundförhållanden inom planområdet är bra då det omges av bebyggelse och befintliga vägar finns redan anlagda inom planområdet.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer (MKN) är ett juridiskt bindande styrmedel som infördes med miljöbalken år 1999 med syfte att reglera utsläpp som kan ha skadliga effekter för människor och/ eller natur. Idag finns miljökvalitetsnormer för vatten, luft, fisk- och musselvatten samt omgivningsbuller.

Miljökvalitetsnormer för luft (utomhusluft)

Miljökvalitetsnormer för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Luftvårdsförbundet och Malmö stad driver sedan 2009 ett luftövervakningsprojekt för och i samarbete med Skånes 33 kommuner. Samtliga uppmätta och beräknade halter ligger under normen för luftkvalitet (2014) och bedömningen har gjorts att partikelhalterna är så pass låga att inga uppföljande mätningar är nödvändiga för kommunen inom den närmsta framtiden.

Planförslaget bedöms inte påverka miljökvalitetsnormerna för luft negativt. Detta då planförslaget inte möjliggör för några verksamheter som kan påverka luftkvaliteten negativt. Planförslaget möjliggör istället för goda bussmöjligheter som på sikt kan minska bilanvändandet. Planförslaget möjliggör även för bostäder och lokala serviceverksamheter i närhet av busstorg samt utvecklar gång- och cykelstråket, vilket också uppmuntrar invånarna till att minska på bilanvändandet.

Miljökvalitetsnormer för vattenförekomster

Miljökvalitetsnormer för vattenförekomster (ytvatten, grundvatten och skyddade områden) syftar till att tillståndet i våra vatten inte ska försämrats och att alla vatten ska uppnå en bestämd miljökvalitet.

Genom Broby passerar Helge å som av VISS (Vatteninformationssystem Sverige) är kategoriserad som vattenförekomst Olingeån-Kilingaån. Ån har sitt ursprung i Småland och mynnar ut i Hanöbukten i Blekinge. Den ekologiska statusen på ån är måttlig och ån uppnår ej god kemisk status. Helge å är varken övergödd eller försurad, däremot har miljögifter påträffats i vattendraget.

Under Broby och hela vägen upp till Kristamöllan finns en grundvattentäkt från urberget.

Grundvattentäkten anses av VISS uppnå god kemisk status. Men kvaliteten på vattnet anses inte vara tillräckligt god för att täkten ska kunna användas till dricksvatten. Bland annat sker det ett saltintrång i grundvattnet och inget uttag görs idag från täkten till den allmänna försörjningen i Broby. Broby försörjs istället med dricksvatten från Kristianstad.

Planförslaget bedöms inte påverka miljökvalitetsnormerna för vatten då dagvattnet föreslås renas genom exempelvis svackdiken innan det rinner ut i recipienterna Blodbäcken och Helge å.

Miljökvalitetsnormer för buller

Aktuellt planområde berörs inte av miljökvalitetsnormer för buller.

Miljökvalitetsnormer för fisk- och musselvatten

Aktuellt planområde berörs inte av miljökvalitetsnormerna för fisk- och musselvatten.

Natur och kultur

Naturmiljö

Planområdet berör ingen naturmiljö.

Kulturmiljö

Enligt länsstyrelsens kulturmiljöprogram är hela Broby utpekad som särskilt värdefull kulturmiljö. Motiven är att miljön bevarar karaktären av äldre centralort och dess utveckling från administrativt centrum och stationssamhälle till idag.

Kulturmiljöprogrammet nämner olika byggnader och platser som är typiska för sin tidspok. Ingen av de nämnda byggnader bedöms påverkas negativt av aktuellt planförslag då ingen av dessa ligger inom eller i anslutning till planområdet. Dock berör planförslaget Brobys kulturmiljö som centralort och gammalt stationssamhälle genom etableringen av superbustation med tillhörande stationsbyggnad. Norr om aktuellt planförslag har det tidigare legat en järnvägsstation. Efter stationens etablering anlades bostadsbebyggelse i ett rätvinkligt system väster om järnvägen med stationen som utgångspunkt. Stationsområdet, främst i tegel, tog med tiden över rollen som affärs- och servicecentrum.

Idag används större delar av stationsområdet som busstorg och parkeringsyta. Där finns även ett bostadshus med en anslutande verksamhet samt en drivmedelsverksamhet där vissa delar nyligen har rivits och resterande delar planeras flytta ut till det befintliga verksamhetsområdet Bastholmen. Genom att flytta busstorget till aktuellt område gynnas Brobys kulturmiljö som centralort och gammalt stationssamhälle. Detta då det finns problematik för busstrafiken inom dagens position och genom att flytta busstorget möjliggörs etableringen av superbussar och en genare trafikmiljö för kollektivtrafiken. Det öppnas även upp möjligheter till att skapa ett mer levande och attraktivt centrum som gynnar Broby som centralort.

Precis i anslutning till planområdet, på fastigheten Hövdingen 30, ligger en byggnad som uppfördes 1907. I den inventering som antogs 1984 av kulturnämnden i Östra Göinge kommun, *Byggnader och miljöer i Göingebygd II/Broby*, bedöms byggnaden ha ett kulturhis-

torisk värde. Byggnaden representerar tidsepoken Broby stationssamhälle och har bland annat använts som Filadelfiaföreningens samlingslokal. Byggnaden har genomgått en hel del förändring så som igensatta fönster och utbytta detaljer. Byggnaden bedöms dock idag vara i mycket dåligt skick och är i behov av omfattande renovering. Planförslaget omges i övrigt av olika byggnader från 1950, -60 och 90-tal samt 2010-tal.

Planförslaget kan bidra till att omkringliggande kulturmiljö påverkas negativt till viss del eftersom det möjliggör för ett nytt busstorg i en äldre stadsmiljö. I samband med aktuellt planförslag har ett gestaltungsprogram, *Gestaltungsprogram Broby station*, upprättats där man poängterar vikten av att ny bebyggelse stämmer överens med omkringliggande bebyggelse. Gestaltungsprogrammet ska fungera både rådgivande och som inspiration. I plankartan har också bestämmelser gällande högsta nockhöjd och takvinkel införts för att stämma överens med övrig bebyggelse.

En modernare byggnation kan dock i sin tur också förstärka den äldre karaktär som finns i centrala Broby idag. Behovet av ett nytt busstorg är också stort vilket kommer att gynna Broby i framtiden.

Enligt länsstyrelsens kulturmiljöprogram finns även stora delar av Helge å utpekade, men då som kulturmiljöstråk. Detta kulturmiljöstråk innefattar även omkringliggande miljö runt Helge å, vilket i detta fall berör aktuellt planområde. Motiven till att bevara detta stråk är att det finns särskilda miljöer runt omkring som har en historisk koppling till det tidigare användandet av Helge å. Aktuellt planförslag bedöms inte påverka detta negativt då området till största del är obebyggt och omges av byggnader från en något modernare tid.

Inom planområdet finns inga registrerade fornlämningar. Om det upptäcks fornlämningar i samband med markarbete ska arbetet, i enlighet med 2 kapitlet 10 § Kulturmiljölagen (KML 1988:950), genast avbrytas och en anmälan om påträffade fynd måste göras till länsstyrelsen.

Stads- och landskapsbild

Broby har länge haft en viktig funktion att fylla som nav och administrativt center. I centrum finns viktiga äldre byggnader som gästgiveriet, kommunhuset, banken och kyrkan bevarade. Den äldre bebyggelsen i de centrala delarna av byn skapar tillsammans med Tivoli-parken och torget ett vackert centrum med en tydlig historisk koppling.

Till följd av planförslaget, som innebär flytt av befintligt busstorg, frigörs det nya ytor i centrum för exempelvis bostäder och service. En omgestaltning av centrum är viktig att se över i samband med detta och hänger ihop med det projekt för Broby som pågår för fullt, *Strukturbild Broby C*. Kommunen har som vision att förtäta i centrum, men fram till att nya bostäder och verksamheter har etablerats i centrum är det viktigt att de stora obebyggda ytorna får en god gestaltning.

För både befintligt busstorg och det nya föreslagna busstorget, kommer stads- och landskapsbildens att förändras. Två olika områden med stora tomma ytor kommer att möjliggöras för olika typer av byggrätter. Detta ses som positivt då allt för stora obebyggda ytor kan upplevas otrygga.

Sociala konsekvenser

Då planförslaget möjliggör för en superbusstation i Broby skapar detta förutsättningar för goda pendlingsmöjligheter inom samt till och från kommunen. Detta möjliggör för en bättre livskvalitet samt kan skapa positiva effekter för företagsklimatet i kommunen.

En välplanerad superbusstation kan också bli en naturlig mötesplats, eftersom många passerar platsen och uppehåller sig där i väntan på bussanslutning. Detta i sin tur kan öppna upp för etablering av service i form av till exempel café- eller kioskverksamhet på platsen.

Flytten av resecentrum frigör nya ytor och skapar därmed förtättningsmöjligheter i centrala Broby. Detta möjliggör i sin tur för fler centralt belägna bostäder och serviceverksamheter i Broby samt nya möjligheter att skapa ett attraktivt centrum. Men oavsett om det etableras nya bostäder/verksamheter eller inte är det viktigt att en omgestaltning av centrum ses över i samband med aktuellt projekt. Det ska bland annat upplevas som en trygg plats, med mänskliga skalor, god belysning och bra ytor att röra sig på för så väl ung, gammal och funktionshindrad. Bebyggs det så kan byggnader skapa miljöer som upplevs otrygga exempelvis en mörk gränd och finns det områden som inte bebyggs så kan även dessa skapa miljöer som upplevs otrygga till följd av exempelvis stora ödsliga ytor. Ett resecentrum kan också bli en sådan plats som upplevs otrygg. Därför kan det vara positivt om etablering av bostäder och serviceverksamheter i Broby främst sker i anslutning till detta område. En kombination av bostäder och service skapar en övervakning av området dygnet runt.

Planförslaget kommer också att påverka de som bor i området idag. Eftersom obebyggd mark och parkeringsyta kommer att förändras till busstation samt möjliggöra för nya byggrätter kommer detta att förändra deras utsikt och närboendemiljö. Även befintlig lokalgata och banvall görs om till bussgata vilket kommer påverka de boende till viss del då trafiken kommer att förändras. Detta, tillsammans med att några vägar stängs av, kan upplevas som negativt då det exempelvis påverkar folks invanda vägar. Men i samband med att området byggs om kommer gång- och cykelvägarna förbättras genom god gestaltning och bättre koppling med närliggande stråk. Alternativa vägar för biltrafiken kommer också ses över för att uppnå den mest optimala lösningen.

Bussarnas färdväg kan innebära viss störning för övrig trafik samt risk för konflikter med oskyddade trafikanter. Det är därför viktigt att detta utreds tidigt i samband med ombyggnation och ändring av bussarna färdvägar. Tydingegatan, norr om det nya resecentrumet, är ett exempel på område som måste ses över för att minska konflikter i trafiken.

Hälsa & säkerhet

Buller

Vid planläggning ska en lämplighetsprövning göras för såväl befintlig som ny tillkommande bebyggelse enligt 2 kapitlet i plan- och bygglagen (PBL). Om en detaljplan avser en eller flera bostadsbyggnader ska planbeskrivningen, enligt 4 kapitlet 33 a § i PBL, innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller:

- vid bostadsbyggnadens fasad, och
- vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden

I detaljplanen behöver kommunen ange de planbestämmelser som behövs för att även den befintliga bebyggelsen ska klara riktvärdena för buller, även om dessa krav inte faller ut för rån fastighetsägaren vill göra en åtgärd som kräver bygglov.

Enligt förordningen (SFS 2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader gäller följande riktlinjer för buller från väg- och spårtrafik:

- Buller bör inte överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå (Leq) vid en bostadsbyggnads fasad. Om 60 dBA ekvivalent ljudnivå överskrids bör minst hälften av rummen lokaliseras mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och där 70 dBA maximal ljudnivå (Lmax) inte överskrids mellan kl 22-06 vid fasaden.
- Buller bör inte överskrida 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.
- För en bostad om högst 35 kvadratmeter bör buller inte överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå vid bostadsbyggnadens fasad.

Bullerberäkning

Östra Göinge kommun har genomfört en trafikräkning på Östra Järnväggsgatan under en veckas tid i början av mars 2016. Trafikmängden uppgick till 360 fordon per veckomedeldygn och 3,5 % av dessa utgjordes av tunga fordon. Medelhastigheten var 34 km/h varav 85 % av trafikanterna körde 43 km/h eller lägre.

I samband med planeringen för det nya busstorget har Tyréns utfört ett antal utredningar gällande buller enligt beställning från Östra Göinge kommun. Den första utredningen sammanställdes i en rapport, *"PM - Bullerberäkning för Östra Järnväggsgatan, Broby"*, Tyréns AB, uppdragsnummer 266072, 2016-04-08. Denna är dock inte längre relevant för planärendet då bland annat förutsättningarna har förändrats och ingen ljudnivåmätning av bussar på plats har gjorts.

Tyréns har sedan gjort ytterligare en rapport, *"Trafikbullerutredning - Bussgator i Broby, Östra Göinge"*, Tyréns AB, uppdragsnummer 266072, 2017-06-30. I denna belyser man påverkan på befintlig bostadsbebyggelse längs med Östra Järnväggsgatan samt förslag till bullerskyddsåtgärder. Då förutsättningarna även här har förändrats med tiden stannade dock denna rapport som arbetsmaterial. Det kan dock vara intressant att titta på denna då ljudnivåmätning av bussar på plats har gjorts och utredningen har utgått efter ett förslag där inga nya byggnader föreslås inom planområdet. Om aktuellt planområde inte bebyggs med nya byggnader med detsamma kan det därför vara intressant att titta på ljudnivåerna ur den aspekten. Utredningen belyser även de befintliga bostäderna söder och öster om aktuellt

Tabell 3. Beräknade trafikbullernivåer utomhus vid fasad, Bp 1-7, redovisad maximalnivå från tunga fordon (nuläget) alternativt bussar (efter utbyggnad). Beräknade nivåer för år 2040 som överstiger riktvärden är markerade med fetstil.

Beräkningspunkt	År 2017, nuläge		År 2040, efter ombyggnad	
	Vån 1 Leq / Lmax (dBA)	Vån 2-3 Leq / Lmax (dBA)	Vån 1 Leq / Lmax (dBA)	Vån 2-3 Leq / Lmax (dBA)
Bp 1a	42 / 69 (56 / 82)*	42 / 69 (55 / 81)*	43 / 64 (57 / 82)*	43 / 64 (56 / 81)*
Bp 1b	42 / 69	42 / 69	43 / 64	43 / 64
Bp 2	44 / 75	44 / 75	45 / 70	45 / 70
Bp 3	44 / 75	44 / 75	45 / 70	45 / 70
Bp 4	46 / 78	45 / 77	47 / 73	46 / 72
Bp 5	48 / 82	47 / 80	49 / 77	48 / 75
Bp 6	41 / 70	41 / 70	43 / 65	43 / 65
Bp 7	47 / 82 (56 / 82)*	46 / 80 (55 / 81)*	49 / 77 (57 / 82)*	48 / 75 (56 / 81)*

* Inom parentes visas för information trafikbullernivån från fordon på Tydingegatan.

Tabell från Tyréns bullerutredning "Trafikbullerutredning - Bussgator i Broby, Östra Göinge"



Tabell 6. Förslag till bullerskyddsåtgärder uteplats och på fasad.

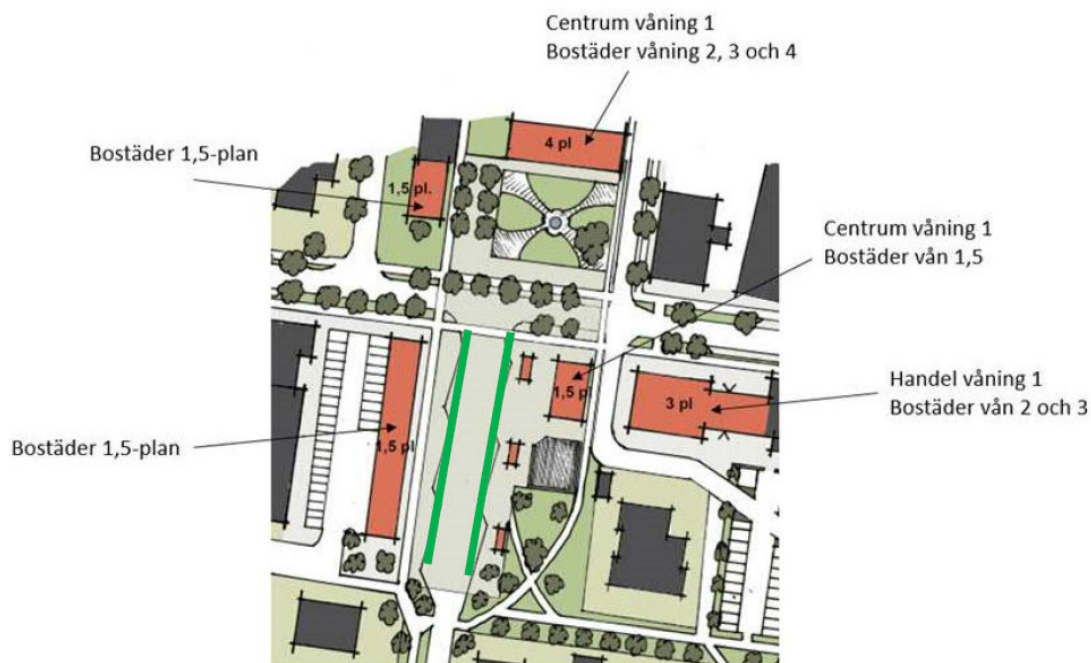
	Samtliga våningsplan: Nya fönster med Rw 40 dB och dokumenterad ljudreduktion på minst 20 dB inom lågfrekvensområdet 31,5 - 200 Hz. (Antaget läge för Hövdingen 1.)
	Samtliga våningsplan: Helt inglasade uteplatser/balkonger för 5-7 dB bullerminskning. Nya fönster med Rw 40 dB. Fönster innanför helt inglasad balkong behöver inte åtgärdas
	Samtliga våningsplan: Delvis inglasad uteplats/balkong för 2-3 dB bullerminskning. Nya fönster med Rw 40 dB.
	Samtliga våningsplan: Nya fönster med Rw 37 dB
	Våning 1: Delvis inglasad uteplats/balkong för 1-2 dBA bullerminskning.

Karta och lista från Tyréns bullerutredning "Trafikbullerutredning - Bussgator i Broby, Östra Göinge" som redovisar åtgärdsförslag.

planförslag samt påverkan på befintliga byggnader längs med Röingevägen/Snapphanegatan (sydväst om planområdet) där busskörvägen planeras gå till en början, innan den fortsatta körvägen är fullständigt utredd. På ovanstående tabell syns beräknade bullervärden. På ovanstående kartbild syns även de utmätta punkterna tillsammans med åtgärdsförslag.

I utredningen har Tyréns utgått från att bussarna står högst 1 minut på tomgång och att det kan i värsta fall stå fyra bussar samtidigt på tomgång på hållplatsen. De har också utgått från att samtliga bostäder har standardfönster och huvudsakligen tunga fasadmateriell såsom tegel och puts, samt att byggnaderna har normal standard avseende värmeisolering. Tyréns påpekar i sin utredning att innan åtgärder beslutas föreslår de att man samlar in uppgifter om aktuella fönster och att man vid behov kan utföra en ljudmätning för att säkerställa befintliga fönsters ljudreduktion i lågfrekvensområdet.

Den senaste rapporten som Tyréns har sammanställt är "Trafikbullerutredning, Busshållplats i Broby, Östra Göinge kommun", Tyréns AB, uppdragsnummer 286609, 2018-09-03. I denna har de utrett dagens bullernivå i nuläget samt framtida bullernivå utifrån följande skissförslag:



Tidigt skissförslag som Tyréns har utgått efter i sin bullerutredning, "Trafikbullerutredning, Busshållplats i Broby". De gröna linjerna markerar den nya positionen för busshållplats.

I nedanstående tabell redovisas den trafikdata som Tyréns har utgått efter i sin uträkning av bullernivån. Tyréns påpekar dock att förändringar av trafikflödena påverkar de beräknade ljudnivåerna endast marginellt. Det krävs en fördubbling av trafikmängden för att öka den ekvivalenta ljudnivån med 3 dBA. En förändring av trafikmängderna påverkar inte den maximala ljudnivån.

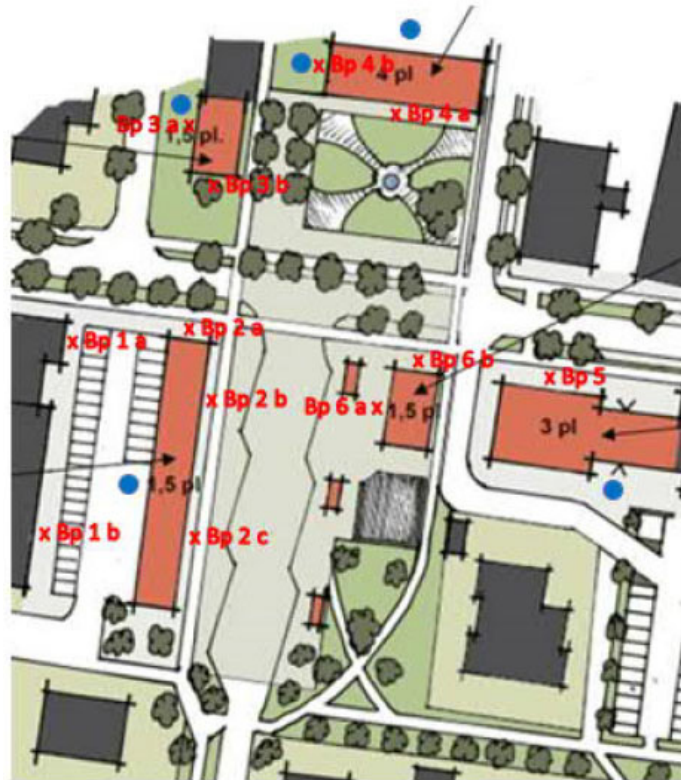
	År 2017 (nuläge)	År 2040 (efter ombyggnad)	Hastighet (km/h)
Vägavsnitt	lätta + tunga + buss	lätta + tunga + buss	
Tydingegatan väster om Ö Järnvägsgatan	3450 + 210 + 0 = 3660 st, varav 6 % tunga	4750 + 310 + 0 = 5060 st, varav 6 % tunga	40
Ö Järnvägsgatan (mellan Tydingegatan och Snapphanegatan)	345 + 15 + 0 = 360 st, varav 4 % tunga	0 + 0 + 245 = 245 st, varav 100% buss	30

Tabell över trafikdata från Tyréns bullerutredning "Trafikbullerutredning, Busshållplats i Broby"

Beräkningsresultatet från Tyréns utredning redovisas i nedanstående skiss och tabell.

Beräknings- punkt	År 2017, nuläge		År 2040, efter ombyggnad	
	Vån 1 Leq / Lmax (dBA)	Vån 2-4 Leq / Lmax (dBA)	Vån 1 Leq / Lmax (dBA)	Vån 2-4 Leq / Lmax (dBA)
Bp 1 a	53/75	53/75	55/75	55/75
Bp 1 b	44/58	44/58	45/59	45/59
Bp 2 a	59/79	59/79	60/79	60/78
Bp 2 b	54/75	54/75	55/78	55/78
Bp 2 c	50/75	50/75	53/74	53/74
Bp 3 a	52/70	51/70	53/71	53/71
Bp 3 b	56/73	56/73	57/71	57/74
Bp 4 a	50/68	50/68	51/68	51/68
Bp 4 b	42/55	42/55	43/56	43/56
Bp 5	59/79	59/79	60/79	60/78
Bp 6 a	53/73	53/73	54/76	54/76
Bp 6 b	59/79	59/79	60/79	60/78

Tabell över beräkningsresultat för trafiken från Tyréns bullerutredning "Trafikbullerutredning, Busshållplats i Broby"



Skissen redovisar de beräkningspunkter som utredningen har utgått från. De blå punkterna markerar möjlig uteplats där riktvärden 50 dBA ekvivalent ljudnivå (Leq) och 70 dBA maximal ljudnivå (Lmax) uppfylls utan skyddsåtgärd.

Enligt Tyréns visar beräkningarna att det är möjligt att planera nya bostäder i direkt anslutning till Broby resecentrum. Generellt ökar de ekvivalenta ljudnivåerna i det närliggande området med 1-2 dBA från dagens trafik till prognotiserad, vilket för örat är en försumbar ökning. Tyréns bekräftar även att befintliga byggnader som ligger direkt väster om de föreslagna byggnaderna istället kommer få avsevärt lägre ljudnivå vid fasad mot resecentrum.

I utredningen har Tyréns utgått från att bussarna står högst 1 minut på tomgång och att det kan i värsta fall stå fyra bussar samtidigt på tomgång på hållplatsen.

För de planerade bostäderna föreslår Tyréns följande åtgärder:

- ljudkrav enligt BBR (ljudklass C) på fönster/fönsterdörrar med fasad mot resecentrum
 - Bp2b: R_w 41/ R_w +Ctr 36 dB
 - Bp2c: R_w 37/ R_w +Ctr 32 dB
 - Bp6a: rW 39/ R_w +Ctr 34 dB
- fönster direkt mot resecentrum ska ha en dokumenterad ljudreduktion på ungefär 25-30 dB inom lågfrekvensområdet 31,5-200 Hz.
- tung fasad på byggnad som vetter mot resecentrum, till exempel betong eller tegel.
- bostadsrum rekommenderas att placeras så att de vetter bort från resecentrum.
- i byggnad som tillhör Bp6 krävs skyddsåtgärder för att anlägga en uteplats som uppfyller riktvärdena Leq 50/ L_{max} 70 dBA. Detta kan exempelvis vara en skärm i anslutning till uteplatsen.

Risker

Väg 19 och 119 är rekommenderade transportvägar för farligt gods, där väg 19 passerar utanför Broby och väg 119 löper genom Broby tätort och aktuellt planområde. Farligt gods är ett samlingsbegrepp för ämnen och produkter med egenskaper som kan skada människor och miljö om de inte transporteras på ett säkert sätt. Olika rekommenderade skyddsavstånd finns beroende på vilken bebyggelse som ska uppföras. I länsstyrelsens rapport, *"Riktlinjer för riskhänsyn i samhällsplaneringen – Bebyggelseplanering intill väg och järnväg med transport av farligt gods"* (Länsstyrelsen i Skåne, rapport 2007:06, ISSN: 1402-3393), delas olika användningsområden upp i fyra zoner med olika rekommenderade byggnadsfria avstånd från farligt godsled. Dessa zoner avser: 0–30 meter, 30–70 meter, 70–150 meter och över 150 meter. Följande står avseende 0–30 meter *"Vad gäller allmän platsmark i en plan bör områden närmast riskkällan, i detta fall transportleden, begränsas så att de inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse. Områden i direkt anslutning till farligtgodsleden bör inte heller exploateras på sådant sätt att ett eventuellt olycksförlopp kan förvärras."* Lämpliga markanvändningar föreslås vara ytparkering, trafik, odling, friluftsområden och tekniska anläggningar som inte kan orsaka någon skada på avåkande fordon. Inom 30–70 meter får bland annat sällanköpshandel och övriga parkeringar och tekniska anläggningar upplåtas. Inom 70–150 meter får bland annat bostäder (småhusbebyggelse), övrig handel, kontor (i ett plan, inte hotell) och centrum upplåtas. De som får upplåtas över 150 meter är bland annat bostäder (flerbostadshus i flera plan), kontor (i flera plan, inklusive hotell) och skola.

Då närmsta planerad bebyggelse enligt nuvarande planförslag har ett avstånd på cirka 9 meter från väg 19 (Tydingegatan) har Östra Göinge kommun beslutat att det måste göras en riskutredning avseende farligt gods. Denna utfördes av Tyréns vilket resulterade i rapporten *"Riskutredning farligt gods – Riskhänsyn vid nybyggnation i Broby, Östra Göinge kommun"*, Tyréns AB, uppdragsnummer 286609, 2018-09-03. I rapporten har en riskidentifiering gjorts avseende vägar och verksamheter i närheten av planområdet. I denna konstaterades att endast väg 119 (Tydingegatan) behöver utredas vidare. Se nedanstående tabell.

Riskobjekt	Rek. Avstånd	Aktuellt avstånd till närmaste planerad bebyggelse	Omfattning av transport med farligt gods	Fortsatt utredning?
Tydingegatan/väg 119	150 m	Mindre än 10 meter	Primärled	Ja
Väg 19	150 m	Ca 950 m	Primärled	Nej
Industriområde med bland andra Formplast, MECA och Broby Metallindustri	100 m (motivering brandfarlig vara)	Som kortast ca 190 meter	Inte relevant då fortsatt utredning inte föreligger.	Nej
Bensinstation, QStar Broby	100 m	Inom planområdet	Inte relevant då den kommer att avvecklas.	Nej
Bensinstation, Uno-X Broby	100 m	Ca 220 m	Inte relevant då fortsatt utredning inte föreligger.	Nej

Tabell över den riskinventering som Tyréns gjort där det konstaterades att vidare utredning krävs för väg 119 (Tydingegatan)

Vid beräkningar av individrisken uppnåddes för den planerade markanvändningen höga risknivåer inom stor del av planområdet. För att minska på dessa gjordes beräkningar med åtgärd som förhindrar pölspridning in på området samt begränsar avåkningsrisken in på området.

Följande åtgärder krävs för att hindra pölspridning och avakning:

- Låg mur (exempelvis sittmur) anordnas utmed väg 119 (Tydingegatan), mellan trottoar/gc-bana och körbana.
- Vid vägkorsning, där mur inte kan användas, ska marken luta nedåt från anslutande väg/gata/utfart etcetera mot väg 119 (Tydingegatan) så att ett utsläpp inte kan rinna in på den anslutande gatan. Vid behov kan komplettering med markränna göras.

Nedan redovisas en sammanfattning av de åtgärder som krävs, utöver åtgärd för att begränsa pölspridning och avakning, och vilka markanvändningar som till följd av dessa möjliggörs inom acceptabel risknivå inom planområdet:

0-9 meter från väkant

Handel, centrum, kontor i ett plan och liknande tillåts, dock med åtgärd:

- Friskluftsintag ska placeras på fasader som vetter bort från vägen. Om ventilationslösningen placeras på taket ska friskluftsintaget riktas bort från vägen.
- Centralt avstängningsbar ventilation.
- Fasader utförs i lägst brandteknisk klass EI 60, fönster kan dock vara utförda i lägst brandteknisk klass EI 30. Fönster ska inte vara öppningsbara annat än för rengöring, underhåll etcetera. Fönster ska helst undvikas i fasader som vetter direkt mot väg 119 (Tydingegatan).
- Utrymning ska kunna ske bort från vägen. Förslagsvis utformas byggnaden så att huvudentréer placeras så att de vetter bort från väg 119 (Tydingegatan).

9-25 meter från väkant

Samtlig bebyggelse tillåts, dock med åtgärd:

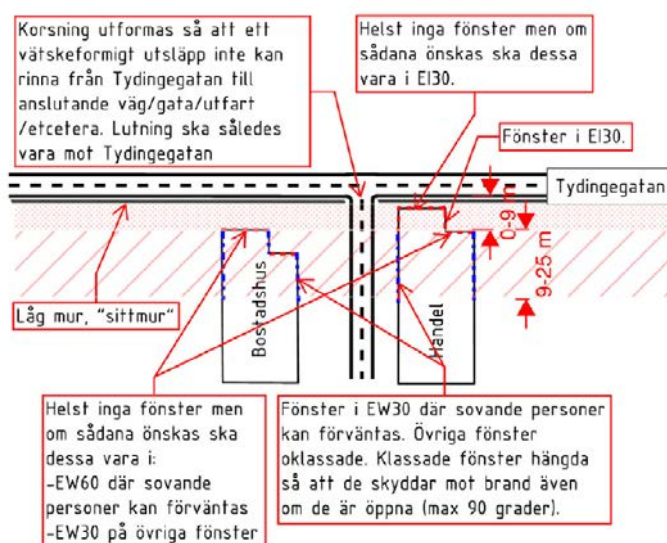
- Friskluftsintag ska placeras på fasader som vetter bort från vägen. Om ventilationslösningen placeras på taket ska friskluftsintaget riktas bort från vägen.
- Centralt avstängningsbar ventilation för byggnader där detta är möjligt.
- Fasader som vetter direkt mot väg 119 (Tydingegatan) ska utföras i lägst brandteknisk klass EI 60. Fönster ska helst undvikas i dessa fasader. Om fönster ändå önskas ska dessa vara utförda i brandteknisk klass EW 60 i de rum där sovande kan förväntas respektive EW 30 där sovande personer inte förväntas. Fönster ska inte vara öppningsbara annat än för rengöring, underhåll etcetera.
- Fasader som *intevetter* direkt mot väg 119 (Tydingegatan) ska utföras i lägst brandteknisk klass EI 30, fönster kan dock vara utförda i lägst brandteknisk klass EW 30 i de rum där sovande kan förväntas respektive utan brandtekniska krav där sovande personer inte förväntas. Brandklassade fönster får här utföras som öppningsbara (maximalt 90°), de ska dock hängas på ett sådant sätt att de i öppet läge fortfarande skyddar gentemot väg 119 (Tydingegatan).
- Utrymning ska kunna ske bort från vägen. Förslagsvis utformas byggnaden så att huvudentréer placeras så att de vetter bort från väg 119 (Tydingegatan).

25-150 meter från väkant

Samtlig bebyggelse tillåts utan åtgärd. Men för att visa på god riskhänsyn kan riskreducerande åtgärder införas:

- Friskluftsintag placeras på fasader som vetter bort från vägen. Om ventilationslösningen placeras på taket ska friskluftsintaget riktas bort från vägen.
- Centralt avstängningsbar ventilation för byggnader där detta är möjligt.

Nedan sammanställs de åtgärder som krävs på en övergripande skiss för berörd del av planområdet:



Figur 7. Illustration över aktuella riskreducerande åtgärder intill Tydingegatan/väg 119.

Inom området 0-9 meter från väg tillåts handel, centrum, kontor i ett plan och liknande, dock med åtgärder. Området är prickat i skissen.

Inom området 9-25 meter från väg tillåts samtliga bebyggelse typer, dock med åtgärder. Området är streckat i skissen.

Inom området längre än 25 meter från väg tillåts samtliga bebyggelse typer utan åtgärd.

För en tydligare fördjupning i krav på åtgärd, vänligen se rapporten "Riskutredning farligt gods - Riskhänsyn vid nybyggnation i Broby, Östra Göinge kommun", Tyréns AB, uppdragsnummer 286609, 2018-09-03.

Mellankommunala frågor

Etableringen av en superbussstation i Broby skapar förutsättningar för ökad arbetspendling till och från kommunen vilket är positivt ur ett mellankommunalt perspektiv.

Skånes regionala miljömål

Följande miljömål bedöms kunna bli påverkade av planförslaget:

Begränsad miljöpåverkan och Frisk luft

Planförslaget bedöms bidra till en positiv utveckling av miljömålen *Begränsad miljöpåverkan* och *Frisk luft*.

Planförslaget möjliggör för ett förbättrat busstorg som i sin tur skapar förutsättningarna att en god etablering av superbussar sker i Östra Göinge. En god utvecklad kollektivtrafik gynnar användandet vilket uppmuntrar fler att välja kollektivtrafiken istället för bil. Minskar bilanvändandet minskar även utsläppen och kan busstrafiken i Östra Göinge utvecklas till att köra fossilfritt minskar detta utsläppen ytterligare.

God bebyggd miljö

Planförslaget skapar en hållbar bebyggelsestruktur och god vardagsmiljö då den möjliggör förtätning i Brobys centrum med en blandning av bostäder och centrumverksamheter i närheten av ett busstorg. Planförslaget möjliggör även för gång- och cykelstråk, nya

grönområden och en bättre kollektivtrafik. En bättre kollektivtrafik kan i sin tur minska bilanvändandet och därmed bidra till mindre utsläpp.

En utveckling av kollektivtrafiken kan generera buller som stör de boende i området, därför har detta utretts närmare i samband med planarbetet. Likaså har det gjorts utredningar kring förorenad mark och närhet till farligt gods led (Tydingegatan/väg 19). Dessa utredningar har sammanställts i olika åtgärdsförslag för att skapa bättre förutsättningar ur hälso- och säkerhetssynpunkt.

Utifrån dessa aspekter bedöms planförslaget bidra till en positiv utveckling av miljömålet *God bebyggd miljö*.

► Genomförande

Organisatoriska frågor

Planförfarande

Detaljplanen handläggs med utökat planförfarande, enligt plan- och bygglagen (PBL 2010:900). Detta innebär att detaljplanen skickas ut på samråd och granskning för att ge möjlighet att påverka planförslaget. Efter dessa skeden antas detaljplanen av kommunfullmäktige. Väljer ingen att överklaga kommunfullmäktiges beslut att anta detaljplanen, vinner den slutligen laga kraft.

Planbestämmelserna i detaljplaneförslaget har upprättats utefter *Boverkets allmänna råd om planbestämmelser för detaljplan (BFS 2014:5 DPB 1)*.

Genomförandetid

Varje detaljplan ska ha en administrativ bestämmelse om genomförandetid. Genomförandetiden ska bestämmas så att det finns rimliga möjligheter att genomföra planen under angiven tid, men den får inte vara kortare än 5 år och inte längre än 15 år. Under genomförandetiden har fastighetsägaren en garanterad rätt att bygga i enlighet med detaljplanen och detaljplanen får inte ändras utan att det finns synnerliga skäl. Efter genomförandetidens utgång fortsätter detaljplanen att gälla men kan ändras eller upphävas utan att fastighetsägaren har rätt till ersättning (för exempelvis förlorad byggrätt).

Genomförandetiden för aktuellt planförslag föreslås till 5 år från den dagen planen vinner laga kraft.

Huvudmannaskap/ansvarsfördelning

Kommunen är huvudman för allmän platsmark och därmed ansvarig för genomförandet av de områden som ligger inom allmän platsmark. Exploatören är ansvarig för genomförandet inom kvartersmark.

Kommunen kommer att justera de lokala trafikföreskrifterna så att Östra Järnvägsgatan endast bli tillgänglig för busstrafik och renhållningsfordon. De lokala trafikföreskrifterna kommer även att ändras så att delar av Tydingegatans hastighet sänks.

Planområdet ingår i verksamhetsområde för vatten, dag- och spillvatten. Skåne Blekinge Vattentjänst (SBVT) är huvudman för vatten- och avloppsverksamheten för de allmänna ledningarna.

Solör Bioenergi är huvudman för fjärrvärmenätet i Broby.

E.ON Elnät Sverige AB är huvudman för elnätet inom planområdet.

Avtal

Inga avtal har upprättats i samband med detaljplanen. Ett markanvisningsavtal kommer dock att bli aktuellt i samband med att området exploateras.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetskonsekvenser

När detaljplanen vinner laga kraft kan eventuell fastighetsreglering ske i enlighet med detaljplanen. Fastighetsägaren ansöker om fastighetsreglering hos Lantmäterimyndigheten.

Nedan redovisas möjliga konsekvenser av planförslaget på fastighetsnivå:

Broby 4:72 ägs av Östra Göinge kommun

- Område planlagt för trafikändamål ändras till största del som område för torg. En mindre yta ändras till område för bostäder.
- Fastighetsyta som berörs av markanvändning torg ska saneras innan ombyggnation.
- **Ansvar och kostnad:** Östra Göinge kommun ansvarar och bekostar för den del av fastigheten som berörs av markanvändningen TORG och framtida fastighetsägare för den del av fastigheten som berörs av markanvändningen BC.

Broby 4:85 ägs av Östra Göinge kommun

- Område planlagt för gata och trafikändamål ändras till område för bostäder och centrumverksamheter.
- Delar av fastigheten berörs av u-område. Ledningsrätt måste därför upprättas.
- **Ansvar och kostnad:** Framtida fastighetsägare.

Broby 60:1 ägs av Östra Göinge kommun

- De största delarna av fastigheten är planlagd som gata och ändras till markanvändningen TORG. Mindre delar ändras till markanvändningen P, PARK och GÅNG OCH CYKEL.
- Fastighetsyta som berörs av markanvändning torg ska saneras innan ombyggnation.
- Den del av fastigheten som är planlagd som PARK ändras till GATA
- Den del av fastigheten som är planlagd för bostäder ändras till kombinationen bostäder och verksamheter.
- **Ansvar och kostnad:** Östra Göinge kommun ansvarar och bekostar för den del av fastigheten som berörs av markanvändningarna TORG, PARK samt GÅNG OCH CYKEL och framtida fastighetsägare för den del av fastigheten som berörs av markanvändningarna BC och P.

Byggherren 1 ägs av Göingehem AB

- Fastigheten är planlagd för bostäder och ändras till markanvändningen P och PARK.
- **Ansvar och kostnad:** Östra Göinge kommun ansvarar och bekostar för den del av fastigheten som berörs av markanvändningen PARK och framtida fastighetsägare för den del av fastigheten som berörs av markanvändningen P.

Hövdingen 1 ägs av privat fastighetsägare

- Ändringar i markanvändning från område för centrumbebyggelse till område för torg på ena delen och kombinationen bostäder och verksamheter på andra delen.
- Fastighetsyta som berörs av markanvändning torg ska saneras innan ombyggnation.
- **Ansvar och kostnad:** Östra Göinge kommun ansvarar och bekostar för den del av fastigheten som berörs av markanvändningen TORG och framtida fastighetsägare för den del av fastigheten som berörs av markanvändningen BC.

Hövdingen 3 ägs av Östra Göinge kommun

- Markanvändningen ändras från område för bostäder till område för torg på ena delen och kombinationen bostäder och verksamheter på andra delen.
- Fastighetsyta som berörs av markanvändning torg ska saneras innan ombyggnation.
- **Ansvar och kostnad:** Östra Göinge kommun ansvarar och bekostar för den del av fastigheten som berörs av markanvändningen TORG och framtida fastighetsägare för den del av fastigheten som berörs av markanvändningen BC. Östra Göinge kommun ansvarar och bekostar även den flytt som kommer bli aktuell för befintlig nätstation.

Hövdingen 15 ägs av Göingehem AB

- Markanvändningen ändras från område för bostäder till område för gång- och cykel.
- **Ansvar och kostnad:** Östra Göinge kommun

Hövdingen 22 ägs av Östra Göinge kommun

- Markanvändningen ändras från område för bostäder till område för parkering på ena delen och område för kombinationen bostäder och verksamheter på andra delen.
- **Ansvar och kostnad:** Framtida fastighetsägare.

Hövdingen 23 ägs av Göingehem AB

- Markanvändningen ändras från område för bostäder till område för parkering på ena delen och område för kombinationen bostäder och verksamheter på andra delen.
- **Ansvar och kostnad:** Framtida fastighetsägare.

Hövdingen 24 ägs av Göingehem AB

- Markanvändningen ändras från område för bostäder till område för parkering på ena delen och område för kombinationen bostäder och verksamheter på andra delen.
- **Ansvar och kostnad:** Framtida fastighetsägare.

Tapetseraren 7 ägs av Göingehem AB

- Markanvändningen för den del av fastigheten som berörs av planförslaget ändras från område för bostäder till område för kombinationen bostäder och verksamheter.
- Delar av fastigheten berörs av u-område. Ledningsrätt måste därför upprättas.
- **Ansvar och kostnad:** Framtida fastighetsägare.

Ekonomiska frågor

Planekonomi

Exploatören står för alla uppkomna kostnader i samband med exploatering, exempelvis flytt av ledningar, anslutningsavgifter, bygglovavgifter och eventuella utredningar. I samband med bygglov tillkommer även en planavgift.

Tekniska frågor

Utredningar

Följande tekniska utredningar **har** utförts i samband med detaljplanearbetet:

- *Busskörvägar i Norra Broby*, Tyréns AB, uppdragsnummer 266072, 2016-04-08
- *Bussgator i Broby*, Tyréns AB, uppdragsnummer 266072, 2016-04-08
- *Alternativa placeringar av busstation i Broby*, Tyréns AB, uppdragsnummer 266072, 2017-10-05
- *Riskutredning farligt gods, Riskhänsyn vid nybyggnation i Broby*, Östra Göinge kommun, Tyréns AB, uppdragsnummer 286609, 2018-09-03
- *Miljöteknisk markundersökning - Broby Busstation*, Tyréns AB, uppdragsnummer 286609, 2018-08-21
- *"PM - Bullerberäkning för Östra Järnvägsgatan, Broby"*, Tyréns AB, uppdragsnummer 266072, 2016-04-08
- *Trafikbullerutredning - Bussgator i Broby*, Östra Göinge, Tyréns AB, uppdragsnummer 266072, 2017-06-30.
- *Trafikbullerutredning, Busshållplats i Broby*, Östra Göinge kommun, Tyréns AB, uppdragsnummer 286609, 2018-09-03.

Följande åtgärder **ska** utföras/utredas innan eller i samband med byggnation:

- Sanering av område där järnvägsspåret tidigare legat och där bussgata samt busstorg planeras att uppföras.
- En ny infartsgata från Röingevägen för att skapa nya tillfarter till fastigheterna öster om busstationen.
- Skapa en god trafikmiljö på Tydingegatans avsnitt förbi anslutningen till busstationen, med tydliga och säkra gång- och cykelpassager.
- Gång- och cykelpassagerna, liksom området norr om Tydingegatan, utformas och gestaltas så att busstationen får en tydlig koppling till verksamheter i centrum samt parken/grönstråket upp mot skolorna och idrottsområdet.
- Låg mur (exempelvis sittmur) anordnas utmed väg 119 (Tydingegatan), mellan trottoar/gc-bana och körbana.
- Vid vägkorsning, där mur inte kan användas, ska marken luta nedåt från anslutande väg/gata/utfart etcetera mot väg 119 (Tydingegatan) så att ett utsläpp inte kan rinna in på den anslutande gatan.
- Övriga åtgärder som krävs för bostäder och centrumverksamheter enligt avsnitt *Konsekvenser, Hälsa och säkerhet, Risker*.

**Plan- och byggenheten, Östra Göinge kommun,
juli 2019**

Anders Siversson
Plan- och byggchef

Mikael Torberntsson
Samhällsbyggnadschef

Ida Nilsson
Planarkitekt

Sandra Cornmark
Planarkitekt