

Samrådsredogörelse

Detaljplan för del av Östra Gårdstånga 7:6 m.fl. i Flyinge, Eslövs kommun

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade den 22 augusti 2023, § 113 att skicka detaljplan för del av Östra Gårdstånga 7:6 med flera på samråd. Detaljplanen har varit på samråd under tiden 5 september – 31 oktober 2023. Under samrådstiden har totalt 33 yttranden inkommit, varav 29 yttranden innehåller synpunkter på detaljplanen.

Sakägare och övriga berörda har fått information om detaljplanen skickad till sig och därmed fått möjlighet att lämna synpunkter på detaljplanen.

Under samrådstiden bjöd kommunen in till ett samrådsmöte. Samrådsmötet hölls den 24 oktober i Flyingeskolans matsal i Flyinge. Minnesanteckningarna från samrådsmötet finns redovisade sist i samrådsredogörelsen.

Redovisning av inkomna yttranden

På nästa sida finns en sammanställning över vilka som har lämnat yttrande på detaljplanen under samrådstiden och om det är med erinran (m.e) eller ingen erinran (i.e).

Därefter redovisas inkomna yttranden i sin helhet tillsammans med kommunens kommentarer på synpunkterna. Yttranden från privatpersoner och föreningar har sammanfattats utifrån olika teman och kommunens kommentarer redovisas per tema.

Sammanställning inkomna yttranden

Statliga myndigheter och regioner

1	Länsstyrelsen	m.e
2	Lantmäteriet	m.e
3	Trafikverket	m.e
4	Räddningstjänsten Syd	m.e
5	Region Skåne	m.e

Kommunala förvaltningar, nämnder och bolag

6	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden	m.e
	6.1 Kart- och bygglovsavdelningen	
	6.2 Avdelning gata, trafik och park	
	6.3 Stab och miljö	
7	Barn- och familjenämnden	m.e
8	Vård- och omsorgsnämnden	i.e
9	Skånska Energi Nät AB	m.e

Företag och ledningsägare

10	Nordion Energi AB	i.e
11	Skanova (Telia Company) AB	i.e
12	Tele2 Sverige AB	i.e

Privatpersoner och föreningar

13	Privatpersoner, 19 yttranden	m.e
14	Flyingebygden tillsammans	m.e
15	Stiftelsen Flyinge Ungdomsgård	m.e

Statliga myndigheter och regioner

1 Länsstyrelsen

Beskrivning av ärendet

Detaljplanen har överlämnats till Länsstyrelsen för samråd i enlighet med 5 kap. 11 § plan- och bygglagen (2010:900), PBL. Detaljplanen handläggs med standardförfarande.

Under samrådet ska Länsstyrelsen enligt 5 kap. 14 § PBL särskilt

1. ta till vara och samordna statens intressen
2. verka för att riksintressen enligt 3 och 4 kap. miljöbalken tillgodoses, att miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap. miljöbalken följs och att strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken inte upphävs i strid med gällande bestämmelser
3. verka för att sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner samordnas på ett lämpligt sätt
4. verka för att en bebyggelse inte blir olämplig eller ett byggnadsverk olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller tillrisken för olyckor, översvämning eller erosion.

Under samrådet ska Länsstyrelsen också särskilt ge råd om tillämpningen av 2 kap. Länsstyrelsen ska dessutom ge råd i övrigt om tillämpningen av bestämmelserna i denna lag, om det behövs från allmän synpunkt.

Syftet med detaljplanen

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra för ett nytt bostadsområde, centrumändamål och en ny förskola i västra delen av byn samt att skapa förutsättningar för att anpassa den nya bebyggelsen till mötet med både odlingslandskapet och den gamla delen av byn med kulturmiljövärden. Syftet med detaljplanen är också att möjliggöra för grönområden och att skapa fördröjningsytor för dagvatten och skyfall och övriga tekniska anläggningar som krävs i detaljplanen. Slutligen ska detaljplanen även skapa förutsättningar för att tillvarata befintliga naturvärden.

Aktualitet och överensstämmelse med översiktsplanen

Kommunen bedömer att kommunens översiktsplan är aktuell enligt PBL 5 kap. 7 § och att detaljplaneförslaget överensstämmer med översiktsplanen enligt 4 kap. 33 § p.5 PBL.

Länsstyrelsens synpunkter – prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintresse Kommunikationer 3 kap. 8 § MB

Länsstyrelsen anser att kommunen på ett tydligare sätt behöver beakta trafiksäkerhet för bland annat oskyddade trafikanter. I sitt samrådsyttrande lyfter Trafikverket flera problem och faktor som påverkar trafiksituationen till det sämre vid ett genomförande av detaljplanen. Kommunen behöver ta ställning till Trafikverkets synpunkter faktiskt innebär en ökad trafiksäkerhetsrisk på platsen

och därefter och bedöma olycksrisk avseende exempelvis korsningar och trafiksäkerhetsåtgärder.

Flera av de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna som föreslås i detaljplanen är av sådan art att kommunen inte har rådighet att genomföra dessa, Trafikverket lyfter också i sitt yttrande att flera av de åtgärder som föreslås inte är genomförbara utifrån platsens förutsättningar. Om de åtgärder som föreslås av kommunen bedöms som förutsättningar för ett genomförande behöver kommunen säkerställa åtgärderna.

Länsstyrelsen förutsätter att kommunen samverkar med Trafikverket angående vilka lösningar som är lämpliga och möjliga att genomföra på platsen.

Länsstyrelsen förutsätter därför att kommunen samverkar med Trafikverket angående vilka lösningar som är lämpliga och möjliga att genomföra på platsen. (1)

Hälsa och säkerhet - Trafiksäkerhet

Länsstyrelsen anser att kommunen på ett tydligare sätt behöver beakta trafiksäkerhet för bland annat fotgängare och cyklister. I sitt samrådsyttrande lyfter Trafikverket flera problem och faktorer som påverkar trafiksituationen till det sämre vid ett genomförande av detaljplanen.

Flera av de trafiksäkerhetshöjande åtgärderna som föreslås i detaljplanen är av sådan art att kommunen inte har rådighet att genomföra dessa, Trafikverket lyfter också i sitt yttrande att flera av de åtgärder som föreslås inte är genomförbara utifrån platsens förutsättningar. Om de åtgärder som föreslås av kommunen bedöms som förutsättningar för ett genomförande behöver kommunen säkerställa åtgärderna.

Länsstyrelsen konstaterar för att detaljplanen ska uppnå god trafiksäkerhet behöver åtgärder genomföras på Trafikverkets väg. (2)

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Kommunen har föredömligt reserverat ytor på allmän platsmark för dagvattenhantering samt reglerat att minst 50% av markytan ska vara genomsläpplig vilket säkerställs med krav på marklov för åtgärder som kan försämra markens genomsläpplighet. Av planförslaget framgår att det kan komma att bli aktuellt att avsätta mer yta för rening av dagvattnet i anslutning till det södra diket i planområdet för att miljö kvalitetsnormerna ska kunna följas. I det fortsatta planarbetet är det lämpligt att kommunens tillsynsmyndighet för miljöfrågor deltar i arbetet och redovisar vilka försiktighetsmått som kan krävas för rening av dagvattnet. Om ett behov av större ytor för hantering av dagvatten krävs behöver detta avspeglas på plankartan. (3)

Länsstyrelsens synpunkter – råd enligt 2 kap. PBL*Lämplig markanvändning och nationella klimatmål*

I planbeskrivningen framkommer att närmsta busshållplats med begränsad turtäthet ligger mellan 350 – 700 meter från planområdet. Närmaste busshållplatsen för att ta en direktbuss till Malmö ligger fyra kilometer från planområdet. Länsstyrelsen konstaterar att en av de övergripande prioriteringarna i kommunens översiktsplan är att Eslöv samt byarna i kommunen ska växa i kollektivtrafiknära lägen och i lägen med befintliga goda livsmiljöer vars servicegrad och kollektivtrafik behöver utvecklas. Av Eslöv 2035 framgår att kommunen avser att verka för en ny busslinje från Harlösa via Flyinge och Gårdstånga till Eslöv. Av planförslaget framgår inte om kollektivtrafiken förstärkts i enlighet med översiktsplanen eller om kommunen avser att säkerställa att det finns förutsättningar för en fortsatt utbyggnad av kollektivtrafiken i Flyinge. Länsstyrelsen anser inte att handlingarna har visat att det är lämpligt att bygga ut planområdet med tanke på platsens förutsättningar för kollektivtrafik och samhällsservice. Bebyggelsen riskerar att leda till ett stort bilberoende, vilket därmed strider mot nationella mål om minskad klimatpåverkan och god boendemiljö. Planförslaget innebär en omfattande utbyggnad på jordbruksmark i ett läge med relativt långt till närmaste kollektivtrafikläge med hög turtäthet. Området har samtidigt en god tillgänglighet till Gårdstångavägen och väg 22. Vilket innebär att området kan förväntas ge hög bilanvändning. (4)

Brukningsvärd jordbruksmark

Enligt 2 kap. 2 § PBL ska mark- och vattenområden användas för det ändamål som områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Det är en kommunal rättighet att planlägga mark- och vattenområden, men Länsstyrelsen vill påminna om de krav på avvägningar som är utpekade i 2 kap. PBL vad gäller hushållning med mark- och vatten. Avvägningarna ska också syfta till att följa nationella och regionala mål i detta avseende. Det ligger i Länsstyrelsen uppdrag att verka för att nationella mål får genomslag. Detta har bl.a. inneburit ett tydligt ställningstagande för en begränsad exploatering av jordbruksmark, samt ett mer effektivt utnyttjande av den mark som ändå exploateras.

Länsstyrelsen anser att handlingarna inte tillräckligt motiverat behovet av att detaljplanlägga för en så pass omfattande exploatering på jordbruksmark i Flyinge. Länsstyrelsen råder därför kommunen att förtydliga ställningstaganden som gjorts som motiverar exploateringen utifrån 2 kap. PBL. (5)

Rådgivning kulturmiljö

Planbeskrivningen lyfter att karaktären av Västra Flyinge är traditionell och lantlig. Det kan vara svårt att bibehålla en traditionell karaktär när stora områden uppförs samtidigt, Länsstyrelsen instämmer i att en etappindelning bör göras och att de delar som ligger närmst befintligt samhälle bör genomföra först. (6)

På detaljplanen visas att bebyggelsen närmast Gårdstångavägen kommer bestå av flerhusbebyggelse med 13 meter nockhöjd. Den nya bebyggelsen kommer avvika genom en mer storskalig och centrumlik karaktär, även om den kommer att förstärka känslan av Gårdstångavägen som huvudgata. Det är av stor vikt att kommunen följer upp detaljutformningen i kommande bygglov för att planens syfte, att anpassa bebyggelsen till mötet med den gamla delen av byn med kulturmiljövården, ska kunna uppnås. (7)

Länsstyrelsens synpunkter enligt annan lagstiftning

Information om biotopskydd

Kommunen avser att söka dispens från biotopskyddet. En detaljplan ska så långt som möjligt utformas för att bibehålla samt undvika skada på skyddade biotoper. Om dispens krävs för att genomföra planen, bör dispens sökas tidigt i planprocessen. Länsstyrelsen får, om det finns särskilda skäl i det enskilda fallet, medge undantag från förbudet. Möjligheten att lämna dispens ska tillämpas restriktivt, och endast då lämpliga alternativ saknas. Det finns inget formellt krav om att ex. dispens från biotopskyddet ska finnas innan en detaljplan antas, men påverkan måste vara tillräckligt utrett för att säkerställa att planen är genomförbar.

Åtgärder kommer enligt planbeskrivningen att behöva göras med båda diken i öst-västlig riktning innan biotopskyddet upphör och kommunen anger att biotopskyddsdispens kommer att sökas. Det framgår inte vad det är för typ av åtgärder dispens behöver sökas för, eller om det även behövs tillstånd för vattenverksamhet. Länsstyrelsen efterfrågar ett förtydligande av planhandlingarna, dessa behöver kompletteras med kring vilken typ av biotopskydd och vilka åtgärder som behöver genomföras. (8)

Information om skyddade arter

Länsstyrelsen efterfrågar ett utökat resonemang kring artskyddet och de skyddade arter som berörs. Kommunen behöver utreda vidare hur dessa kommer att påverkas och om dispens från artskyddet krävs.

Naturvärdesinventeringen lyfter att raphöna finns inom planområdet. Raphöna är upptagen i artskyddsförordningen bilaga 1 och enligt rödlistan bedöms arten vara nära hotad. I naturvärdesinventeringen konstateras att flera platser inom planområdet kan utgöra viktiga födosökmiljöer för raphönan, marker som kommer att försvinna vid ett genomförande av detaljplanen.

Naturvärdesinventeringen föreslår tidsrestriktioner för arbetet, något som inte lyfts i planen. Länsstyrelsen efterfrågar ett utvecklande av resonemanget kring om/varför inte artskyddsförordningen 4 § aktualiseras av planens genomförande.

Vanlig groda har observerats inom planområdet. Kommunen konstaterar att vanlig groda inte kommer att påverkas negativt av den föreslagna detaljplanen. Det bedöms inte finnas reproduktionsmiljöer inom planområdet, dock finns det enligt naturvärdesinventeringen lämpliga övervintringslokaler inom planområdet som kan

påverkas negativt av planen. I naturvärdesinventeringen föreslås tidsrestriktioner för arbetet, något som inte lyfts i planen. Samtliga kräddjur är fridlysta i Sverige enligt bilaga 2 till artskyddsförordningen, och vanlig groda är upptagen i bilaga 1 till artskyddsförordningen. Enligt rödlistan bedöms vanlig groda vara livskraftig. Länsstyrelsen efterfrågar ett utvecklande av resonemanget kring om/varför inte artskyddsförordningen 6 § aktualiseras av planens genomförande. (10)

Kommunen konstaterar att det finns fynd av fem fladdermusarter i närområdet. Att det inte finns rapporter från området som berörs av detaljplanen innebär inte att det inte finns fladdermöss där, utan bara att det inte rapporterats fynd därifrån. I naturvärdesinventeringen konstateras att det inte finns några hålträd lämpliga för fladdermöss inom planområdet. Fladdermössen är upptagna i artskyddsförordningens första bilaga och så kallade N-arter, vilket innebär att de omfattas av ett särskilt strikt skydd. Länsstyrelsen efterfrågar ett utvecklat resonemang om påverkan på fladdermusen vid ett genomförande av detaljplanen.

Länsstyrelsen vill erinra om att artskyddet alltid gäller, även när en detaljplan har vunnit laga kraft. Om dispens från artskyddet inte kan lämnas kan planen inte genomföras. Om kommunen bedömer att det krävs skyddsåtgärder för att undvika att artskyddsförordningen aktualiseras så finns det möjlighet för kommunen att samråda med länsstyrelsen enligt 12 kap 6 § miljöbalken. (9)

Information om särskilt skyddsvärda träd

I naturvärdesinventeringen framgår att det finns 30 skyddsvärda träd. Några av dessa kan eventuellt vara särskilt skyddsvärda, enligt Naturvårdsverkets definition. Förekomst av särskilt skyddsvärda träd bör framgå av planbeskrivningen. Länsstyrelsen vill uppmärksamma att en anmälan om samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken ska göras för åtgärder som kan skada ett särskilt skyddsvärt träd. (10)

Information om fornlämningar

Ett arkeologiskt ärende är pågående inom planområdet, i form av utredning steg 2 som ska genomföras hösten 2023 (Länsstyrelsens diarienummer 431-3492-2023). Denna har föregåtts av arkeologisk utredning steg 1 (dnr 431-6020-2022). Steg 2-utredningen kommer att visa i vilken mån fortsatta arkeologiska insatser blir nödvändiga, vilka i så fall kan förväntas påbörjas under 2024. (11)

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Kommunen gör bedömningen att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. MB.

Utifrån aktuellt underlag delar Länsstyrelsen kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende miljö kvalitetsnormer för vatten och hälsa och säkerhet – trafiksäkerhet varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10–11 §§ PBL.

Kommentarer:

- 1. Planhandlingarna har uppdaterats inför granskningen och kommunen har haft en dialog med Trafikverket under framtagandet av granskningshandlingarna.*
- 2. Se kommentar 1.*
- 3. Tyréns har tagit fram ett PM "Komplettering dagvatten- och skyfallsutredning" som bland annat innehåller föroreningsberäkningar och planområdets recipientpåverkan när dagvatten renas i dagvattendammen. Rening av dagvatten ska ske i föreslagen fördröjningsdamm och inga ytterligare ytor behöver tas i anspråk för rening av dagvatten. Planhandlingarna har uppdaterats utifrån framtagen utredning.*
- 4. Dagens turutbud i Flyinge är begränsat, med tio avgångar mot Malmö respektive tio avgångar mot Eslöv under vardagar. Med anledning av detta ligger trafikeringen av Flyinge som en kommande utredning inom trepartssamverkan SKT-Eslöv (Skånetrafiken, Transdev, Eslövs kommun). Flera planer på utbyggnad i Flyinge motiverar en översyn av turtäthet och trafikering av busstrafiken. Kommunen bedömer att den planerade utbyggnaden tillsammans med andra slutförda och pågående detaljplaner bidrar till ett ökat resandeunderlag, vilket på sikt kan skapa förutsättningar för ett förbättrat kollektivtrafikutbud.*

Detta ligger i linje med Region Skånes egen bedömning att ett ökat underlag kan motivera framtida utökning av trafiken.

Planområdet har en relativt god tillgänglighet till befintlig kollektivtrafik. Närmaste hållplats ligger cirka 350–700 meter från planområdet, vilket bedöms som ett rimligt gångavstånd för regionbusstrafik. Vidare finns tillgång till regionalt stark kollektivtrafik vid Gårdstånga trafikplats, cirka 3 km bort, som nås via sammanhängande cykelväg och erbjuder god kollektivtrafik och möjliggör även kombinationsresor genom närheten till pendlarparkering vid Gårdstånga trafikplats.

Kommunen jobbar aktivt med pendlarparkeringar vid stationer och strategiskt utvalda hållplatser. Bilen kommer fortsatt att ha en viktig

funktion i dessa områden, men detta är ett första steg för att skapa flexibla lösningar som kompletterar den reguljära kollektivtrafiken på landsbygden. För att bilens andel av pendlingsresorna till städerna ska minska över tid behövs lösningar för att bilen kan fungera som ett effektivt anslutningsfärdmedel till kollektivtrafiken.

Kommunen arbetar systematiskt med minskat bilberoende genom den kommunövergripande mobility management-planen, som förväntas antas under året. Inom ramen för arbetet planeras bland annat ett kommunövergripande mobilitetsnätverk för att säkerställa ett långsiktigt och samordnat arbete med hållbara transporter. För att minska bilberoendet arbetar kommunen även med åtgärder såsom samåkningskampanjer, mobilitetstjänster och olika incitament för hållbara resval inom mobility management-arbetet.

5. *Avsnittet om "HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER" i planbeskrivningen har kompletterats och justerats.*
6. *Detaljplanen kommer att genomföras i etapper och den södra delen, som ligger närmst befintligt samhälle, är planerad att genomföras först.*
7. *Detaljplanens reglering för området närmast Gårdstångavägen har ändrats till granskningsskedet. Detaljplanen tillåter inte längre flerbostadshus utan tillåter endast parhus och friliggande enbostadshus med en högsta nockhöjd på 9,0 meter.*
8. *Exploatören har haft en dialog med Länsstyrelsen om ansökan om biotopskydd och anmälan om vattenverksamhet. Exploatören har ansökt om dispens från biotopskyddet för det norra öst-västliga diket och gjort en anmälan om vattenverksamhet att byta/förstora trumma på det södra öst-västliga diket. Länsstyrelsen har beviljat dispens från biotopskyddet samt beslutat om att planerade åtgärder för vattenverksamhet kan genomföras. Planbeskrivningen har förtydligats vilka åtgärder som ska genomföras, vilka ansökningar och anmälningar som har lämnats in till Länsstyrelsen samt information om besluten.*
9. *Efter samrådet har Ekoll AB tagit fram en artskyddsutredning som har resulterat i bedömningen att det inte finns någon risk för att förbud utlöses enligt artskyddsförordningen gällande raphöna, vanlig groda eller fladdermöss. Planbeskrivningen har kompletterats med information om utredningen och de bedömningar som har gjorts för respektive art utifrån artskyddsförordningens bestämmelser.*

10. Efter samrådet har Ekoll AB utfört en inventering av särskilt skyddsvärda träd. Inventeringen visade att totalt åtta träd är särskilt skyddsvärda. Eftersom det finns risk att särskilt skyddsvärda träd tar skada vid ett genomförande av detaljplanen har ett samråd skett med länsstyrelsen enligt miljöbalken 12 kap. 6 §. Länsstyrelsen har beslutat om föreläggande av försiktighetsåtgärder till skydd för naturmiljö. Information om samrådet och de försiktighetsåtgärder som behöver vidtas redovisas i planbeskrivningen.
11. Planbeskrivningen har kompletterats med information om genomförda arkeologiska utredningar (steg 1 och steg 2) samt den arkeologiska förundersökningen som har gjorts i avgränsande syfte.

2 Lantmäteriet

Plankarta med bestämmelser

Det framgår inte av bestämmelsen om utfartsförbud enbart avser fordonstrafik eller alla former av passage. (1)

Bestämmelser om största byggnadsarea kan förtydligas om det är en viss % av fastighetsarean inom egenskapsområdet eller användningsområdet. (2)

Enligt illustrationskartan ser det ut som att vissa tomter kommer att ha sin infart över allmän plats Park samt allmän plats GC-väg (ibland båda). En fundering är hur förenligt det är med utfart för enskilda över sådan allmän plats. Detsamma gäller även för tillfart till E-områdena. Om de styckas av kommer det vid lantmäteriförrättningen att utredas kring vägfrågan. Det synes inte finnas något generellt stöd i rättspraxis för utfart för fordon över naturmark/parkmark. En bestämmelse bör därmed krävas för att det ska ses som planenligt.

Det finns ett rättsfall från Mark- och miljööverdomstolen som behandlar frågan om fordonstrafik över allmän plats Natur, målnummer P 8653-17. I förevarande fall synes det inte vara någon skillnad mellan allmän plats Natur eller allmän plats Park.

Lantmäteriet yttrade sig kring frågan och MÖD ansåg också:

”Det är möjligt att specificera och därigenom lokalisera var vägar för fordonstrafik ska passera genom ett område för allmän plats, natur genom en egenskapsbestämmelse, en utformningsbestämmelse, om detta.”

”Det får generellt anses möjligt att inom ett område för allmän plats, natur, specificera och lokalisera allmänt tillgängliga gångvägar eller vägar för fordonstrafik med stöd av 4 kap. 8 och 10 §§ plan- och bygglagen (2010:900).”

”Det är däremot inte möjligt att med stöd av 4 kap. 10 § plan- och bygglagen peka ut vem eller vilka som ska ges rätt att nyttja en sådan väg.”

Enligt 3 kap. 6 § 4 st. trafikförordningen (1998:1276) får på en ”bana” som är avsedd för en viss sorts trafik (i detta fall gång- och/eller cykelbana) annan trafik förekomma endast för att korsa banan. Det synes därmed inte möjligt att ordna utfart längs med en GC-väg. (3)

Plan- och genomförandebeskrivning

Östra Gårdstånga 8:5 är bildad vid en avsöndring i slutet av 1800-talet. För att kunna genomföra fastighetsbildning som berör gräns mot denna fastighet kan en fastighetsbestämning komma att krävas. Det kan bli aktuellt även för andra fastigheter om fastighetsgränserna är gamla. (4)

Information om ersättningsfrågan vid omprövning av gemensamhetsanläggning saknas. Om en ny fastighet inträder i en gemensamhetsanläggning ska fastighetens ägare betala ersättning enligt regler i anläggningslagen. Dessa regler är tvingande och överenskommelse om ersättning i en sådan situation är således inte möjlig. (5)

Eftersom redovisningen av kommande innehåll i exploateringsavtal är sparsam finns det inte någon möjlighet för Lantmäteriet att utföra sin lagstadgade uppgift att i samrådsskedet lämna råd i de fall avtalsinnehållet förefaller strida mot reglerna i 6 kap. 40-42 §§ PBL. Enligt 5 kap. 13 § 3 st. PBL ska kommunen, om avsikten är att ingå exploateringsavtal, redan i samrådsskedet redovisa avtalens huvudsakliga innehåll liksom konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett eller flera sådana avtal i planbeskrivningen. (6)

Grundkarta

Gemensamhetsanläggning som finns inom planområdet redovisas inte riktigt tydligt. (7)

Kommentarer:

- 1. Plankartan har uppdaterats så att bestämmelsen om utfartsförbud avser fordonstrafik.*
- 2. Planbestämmelser för byggnadsarea har kompletterats med ett förtydligande om att regleringen avser fastighetsarean inom egenskapsområdet eller inom användningsområdet.*
- 3. Användningen av den allmänna platsen har ändrats från ”PARK” och ”GCVÄG” till ”GATA” och i stället regleras gång- och cykelvägen samt trädplanteringen genom egenskapsbestämmelser om utformning av gatan.*
- 4. Exploatören kommer att ansöka om fastighetsbestämning under planprocessen. Kommunen kommer att anta detaljplanen först efter att en fastighetsbestämning är genomförd så att gränser i detaljplanen kan anpassas utifrån fastställda fastighetsgränser.*

5. *Information om ersättningsfrågan vid omprövning av gemensamhetsanläggning har lagts till i planbeskrivningen.*
6. *Planbeskrivningen har kompletterats med information om exploateringsavtalets innehåll.*
7. *Gränslinjen för gemensamhetsanläggning har gjorts tjockare och texten ga:5 har lagts till inom planområdet.*

3 Trafikverket

Vägar

Statlig väg som berörs av planförslaget är väg 104 och väg 1289 söder och väster om planområdet.

Trafikverket har i tidig dialog med kommunen påtalat att den lämpligaste angöringen av planområdet till det allmänna vägnätet är att nyttja en ny anslutning mot väg 1289 i norr i kombination med befintlig anslutning mot väg 1289 via Lärkvägen. Trafikverket ser det som olyckligt att kommunen trots detta inte har valt att gå vidare med detta alternativ. Nuvarande trafiklösning med ny anslutning söderut mot väg 104 medför en försämrad trafiksituation med tillkommande anslutning vid en sträcka som redan har flertalet anslutningar och utfarter utmed en kort sträcka. Vidare möjliggör planen att aktuellt planområde i praktiken kan få tre anslutningar mot väg 104 i söder till följd av väganlutningen mot gårdsbutiken utanför planområdet som redan har två anslutningar mot väg 104. (1)

Enligt planbeskrivningen och trafikutredningen behöver det anläggas passager för oskyddade trafikanter över väg 104 och väg 1289 för att uppnå god trafiksäkerhet och för att oskyddade trafikanter inte ska ledas rakt ut på väg 104/1289. Därmed kan det konstateras att passagerna är en förutsättning för planens genomförande. Utöver att kommunens planförslag kräver åtgärder utanför planområdet ser Trafikverket stora problem med att anlägga passager vid dessa lägen, speciellt i det södra läget. För att kunna utforma en passage enligt kraven i Vägar och gators utformning (VGU) behöver en refug placeras i mitten av vägen vilket i sin tur kräver breddning av vägen. Detta ser Trafikverket inte som möjligt att utföra. Vidare, och som kommunen är medveten om, finns det i detta området stora problem med vibrationskänsliga bostäder vilket kan omöjliggöra hastighetssäkrade passager. Trafikverket kan därför konstatera att planförslagets trafiklösning för oskyddade trafikanter högst troligt inte är genomförbart och behöver därför omarbetas. Trafikverket ställer sig även kritiska till kommunens beskrivning av genomförandet av passagerna för oskyddade trafikanter utanför planområdet. Det framgår ej att en förutsättning för genomförandet är att Trafikverket accepterar åtgärderna på den statliga vägen, vilket inte är säkerställt. (2)

Trafikverket ställer sig även kritiska till kommunens beskrivning av planförslagets konsekvenser för trafiken. Så som planförslaget är utformat nu medför inte

planförslaget tydligare och trafiksäkrare kopplingar för oskyddade trafikanter över väg 1289 och väg 104, i motsats till hur det beskrivs i planbeskrivningen. Trafikverkets bedömning är att planen endast säkerställer en trafikseparerad gång- och cykelväg inom planområdet och som leder ut i blandtrafik på väg 104 och 1289. Detta behöver omarbetas i planförslaget. (3)

Som kommunen själva har påtalat finns det brister i trafikmiljön i och genom Flyinge utmed de statliga vägarna. Kommunen är också informerade om att dessa brister i många avseenden är svåra att åtgärda på grund av hur rådande markanvändning och vägutformning ser ut. Därmed ser Trafikverket det som olyckligt att kommunen väljer att gå vidare med denna relativt omfattande detaljplan trots att det ännu inte finns en övergripande plan på hur frågorna kopplat till trygghet och hastighetsefterlevnad ska åtgärdas inom Flyinge. (4)

Behov av åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar till följd av exploateringen ska bekostas av kommunen/exploatören. Åtgärder på allmän väg där staten är väghållare ska placeras och utformas så att de uppfyller kraven enligt VGU, vilket detaljplanen måste möjliggöra. (5)

Trafikverket ställer sig frågande till kommunens planering av skyddsdikey och skyfallsåtgärder utmed väg 1289. Trafikverket vill påtala att ingen del av vägområdet får planläggas som skyddsåtgärd åt den planerade bebyggelsen. Trafikverkets vägdiken och avrinning från vägen får inte påverkas av planförslaget. Detta behöver förtydligas och säkerställas genom eventuell justering av plankartan.

Det är oklart om planområdets södra gräns sträcker sig in en bit på väg 104. Kommunen uppmanas att säkerställa gränsen mot statligt vägområde som utöver den asfalterade ytan även innefattar ett utrymme på ca 1 meter ut från beläggningsskant där nuvarande belysning står. Trafikverkets vägområde ska inte planläggas. (6)

Trafikverket motsätter sig planbestämmelsen för prickmark i södra delen av planen angränsande mot väg 104. Enligt planförslaget är regleringen av prickmarken ”marken får ej förses med byggnad”. Trafikverket efterfrågar att denna reglering ändras till ”mark får ej bebyggas”. Om inte detta görs riskerar planen att medge oeftergivliga hinder inom vägens säkerhetszon som sträcker sig 2 meter ut från vägkant. (7)

Kollektivtrafik

Enligt planbeskrivningen framförs aktuell utbyggnad enligt planförslaget som en möjlighet att utveckla turtätheten för regionbuss i Flyinge och som en åtgärd som i sin tur gynnar hela Flyinge. Trafikverket vill i detta sammanhang påtala att det utifrån ett hållbarhets- och attraktivitetsperspektiv är rekommenderat att istället förlägga ny bebyggelse och målpunkter i redan kollektivtrafiknära lägen. (8)

Trafikverket ser en risk med att nuvarande lokalisering av planförslaget kommer medföra att kollektivtrafiken inte kommer kunna konkurrera med privatbilismen och att planområdet kommer bli mer eller mindre helt bilberoende. Trafikverket efterfrågar därför en tydligare redogörelse för hur kommunen avser att säkerställa att boende kommer kunna ha tillgång till högkvalitativ kollektivtrafik. (9)

Buller

Trafikverket förutsätter att planområdet i sin helhet planeras och utformas så att riksdagens fastställda riktlinjer för trafikbuller inte överstigs. De nödvändiga åtgärder som kan krävas (bullerskydd) ska bekostas av kommunen och/eller exploatören. (10)

Kommentarer:

- 1. Kommunen har bedömt att en anslutning mot väg 104 är mest fördelaktigt för planförslaget och att det skulle innebära för stora konsekvenser för befintlig bebyggelse om en av huvudinfarterna skulle ske via Lärkvägen. Detta med tanke på att en förskola föreslås inom planområdet som kommer att generera biltrafik. Lärkvägen är relativt smal, strax under 5 meter bred, och kommer dessutom utgöra ett stråk för gång- och cykeltrafik.*

Gårdsbutiken har inte förverkligats och bygglovets har gått ut. För den östra anslutningen intill ladan (där gårdsbutiken var planerad) har fastighetsägaren i juni 2025 skickat in en ansökan om anslutning till Trafikverket i syfte att stänga den östra utfarten.

- 2. Inför granskningen har passagen över Gårdstångavägen tagits bort och gång- och cykelvägen längs med bygatan har anpassats så den inte leder gång- och cykeltrafik rakt ut i Gårdstångavägen. En passage över Gårdstångavägen hade såklart varit fördelaktigt att genomföra, men kommunen ser inte att passagen är en förutsättning för detaljplanens genomförande.*

Exploatören har efter samrådet anlitat en konsult som har utrett möjliga utformningsalternativ för passagen över Roslövsvägen, en process som både exploatören, kommunen och Trafikverket har deltagit i. Kommunen har tyvärr inte rådighet över den mark som krävs för de lösningar som har diskuterats, men inför antagandet av detaljplanen kommer möjligheten att anordna en hastighetssäkrad passage för gångtrafik att utredas vidare. Under arbetets gång kommer ytterligare dialog att ske med Trafikverket.

Planbeskrivningen har kompletterats med information om avtal som behöver tecknas med Trafikverket för ett eventuellt genomförande av åtgärder på Roslövsvägen.

3. *Planförslaget har reviderats så inga gång- och cykelvägar leder direkt ut i blandtrafik på väg 104 (Gårdstångavägen) eller väg 1289 (Roslövsvägen). Se även kommentar 2.*
4. *Kommunen är medveten om problematiken med trafiken i Flyinge. Oberoende av detaljplanen så är det Trafikverkets ansvar att lösa frågorna kring trygghet och hastighetsefterlevnad på det statliga vägnätet. En framtida ökad trafik förväntas genom byn oavsett detaljplanen eftersom trafiken ökar generellt med åren. Därför finns det ett behov av att lösa problemen oavsett om detaljplanen genomförs eller inte.*

Som Ramboll lyfter i rapporten Flyinge ÄTA, simulering av korsningar, 2022-10-17 måste trafikflöden i sig inte innebära bristande framkomlighet och trygghet för oskyddade trafikanter. En av slutsatserna i rapporten är att den upplevda problematiken i Flyinge beror till dels av höga hastigheter.

Det statliga vägnätet förbinder orterna med centralorten och måste därför fungera hela tiden. Kommunen måste kunna exploatera längs med det statliga vägnätet.

5. *Information om vem som betalar kostnader för åtgärder på det statliga vägnätet har lagts till i planbeskrivningen.*
6. *Plankartan har reviderats och anpassats så att vägområdet både för väg 1289 och väg 104 planläggs för VÄG. Skyfallsåtgärder ligger utanför vägområdet.*
7. *Vägområdet vid väg 104 sträcker sig längre norrut än vad säkerhetszonen gör, vilket innebär att säkerhetszonen ligger inom område som planläggs för VÄG.*
8. *Kommunen bedömer att den planerade utbyggnaden tillsammans med andra kommande detaljplaner i Flyinge bidrar till ett ökat resandeunderlag, vilket på sikt kan skapa förutsättningar för ett förbättrat kollektivtrafikutbud och inte bara motivera ytterligare ny utbyggnad utan även förbättra tillgången till kollektivtrafik för befintliga bostäder.*

Dagens turutbud i Flyinge är begränsat, med tio avgångar mot Malmö respektive tio avgångar mot Eslöv under vardagar. Med anledning av

detta ligger trafikeringen av Flyinge som en kommande utredning inom trepartssamverkan SKT-Eslöv (Skånetrafiken, Transdev, Eslövs kommun). Flera planer på utbyggnad i Flyinge motiverar en översyn av turtäthet och trafikering av busstrafiken. Kommunen bedömer att den planerade utbyggnaden tillsammans med andra kommande detaljplaner bidrar till ett ökat resandeunderlag, vilket på sikt kan skapa förutsättningar för ett förbättrat kollektivtrafikutbud.

- 9. Planområdet har en relativt god tillgänglighet till befintlig kollektivtrafik. Närmaste hållplats ligger cirka 350–700 meter från planområdet, vilket bedöms som ett rimligt gångavstånd för regionbusstrafik. Vidare finns tillgång till regionalt stark kollektivtrafik vid Gårdstånga trafikplats, cirka 3 km bort, som nås via sammanhängande cykelväg och erbjuder god kollektivtrafik och möjliggör även kombinationsresor genom närheten till pendlarparkering vid Gårdstånga trafikplats.*

Kommunen jobbar aktivt med pendlarparkeringar vid stationer och strategiskt utvalda hållplatser. Bilen kommer fortsatt att ha en viktig funktion i dessa områden, men detta är ett första steg för att skapa flexibla lösningar som kompletterar den reguljära kollektivtrafiken på landsbygden. För att bilens andel av pendlingsresorna till städerna ska minska över tid behövs lösningar för att bilen kan fungera som ett effektivt anslutningsfärdmedel till kollektivtrafiken.

Kommunen arbetar systematiskt med minskat bilberoende genom den kommunövergripande mobility management-planen, som förväntas antas under året. Inom ramen för arbetet planeras bland annat ett kommunövergripande mobilitetsnätverk för att säkerställa ett långsiktigt och samordnat arbete med hållbara transporter. För att minska bilberoendet arbetar kommunen även med åtgärder såsom samåkningskampanjer, mobilitetsjänster och olika incitament för hållbara resval inom mobility management-arbetet.

- 10. Detaljplanen har utformats för att ny bebyggelse ska uppfylla riktvärdena för trafikbuller. Kommunens bedömning, utifrån framtagna bullerutredning, är att inga åtgärder behöver vidtas för trafikbuller med anledning av föreslagna detaljplan, varken för ny eller befintlig bebyggelse.*

4 Räddningstjänsten Syd

Brandvatten

Fastigheten och närliggande mark saknar brandposter. Närmsta brandposter finns längs Gårdstångavägen, Roslösvägen och en vid Parkvägen. För att uppnå tillräcklig brandvattenkapacitet bör avstånd mellan brandposterna vara maximalt

150 meter. Hänsyn ska tas till byggnader, buskage etcetera då avståndet avser faktisk slangdragning. Avståndet mellan brandpost och eventuell uppställningsplats för släckbil bör inte överstiga 75 meter. Uppställningsplatsen ska vara placerad maximalt 50 meter från byggnadens entréer/angreppsväg. Minst lika viktigt som avstånd är möjligheten till praktisk slangutläggning.

Kommunen har i dagsläget flertalet detaljplaner i Flyinge och den begränsade tillgången till brandvatten är en gemensam fråga för flera av dem. Räddningstjänsten Syd råder kommunen att ta ett övergripande grepp om frågan gällande brandvatten så att hela samhället kan ses över. För att det ska bli tydligare vem som ansvarar för utbyggnaden av brandpostnätet anser räddningstjänsten att brandpostnätet ska inkluderas i planhandlingarna. Räddningstjänsten anser också att det ska framgå att placering samt flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt P114. (1)

Utrymning

Flyinge ligger på ett avstånd från närmsta brandstation som innebär att utrymning inte kan baseras på räddningstjänstens utrustning. Oavsett vilken station insatsen utgår ifrån har Räddningstjänsten Syd en normal insatstid som överstiger tio minuter. Detta innebär att utrymning måste ske utan hjälp av räddningstjänstens stegutrustning.

För flerbostadshus som planeras behöver utrymning ha planerats med exempelvis Tr2, eller tillgång till två av varandra oberoende utrymningsvägar.

Avståndet mellan byggnadens angreppspunkt och uppställningsplats för räddningstjänstens fordon får inte överstiga 50 meter. (2)

Radhus i tre våningar

Radhusen planeras utföras i tre våningar. Om radhusen kommer överstiga 5 meter från mark till översta våningens fönster innebär det att fast utrymningslösning behövs. Räddningstjänsten Syd förutsätter därför att kommunen planerar för att alla radhus inom planen kan lösa sin egen utrymning och att planen inte inskränker möjligheter att installera fast utrymningslösning på fasad där det behövs. Detta kan vara en förutsättning för att bostadshusen skall kunna hålla den höjd som planeras. (3)

Räddningstjänstens tillgänglighet

Räddningstjänsten Syd ser positivt på att kommunen planerar för flera infarter till området. Detta skapar bättre åtkomlighet för räddningstjänsten och ökar robustheten vid exempelvis avstängningar eller översvämningssituationer. (4)

Kommentarer:

- 1. Kommunen har haft en dialog med Räddningstjänsten och VA SYD kring brandvattenförsörjningen i Flyinge. Det som framkom var att det finns förutsättningar för att försörja planområdet med ett flöde på 10 liter per*

sekund, vilket motsvarar dimensionerande flöde enligt P114. Vid behov kan det finnas möjliga lösningar med lägre flöden eller längre avstånd till brandpost, men att det behövs ett övergripande grepp om hur Eslövs kommun ska brandvattenförsörjas vid utbyggnad av de mindre orterna generellt.

- 2. Information om behov av utrymning utan räddningstjänstens stegutrustning och planering av utrymning för flerbostadshus har lagts till i planbeskrivningen. Kommunen ser inte att det finns någon uppenbar risk att kravet på avstånd mellan byggnad och uppställningsplats inte kan uppfyllas.*
- 3. Information om krav på utrymning har lagts till i planbeskrivningen. Utrymningsbehov hanteras vidare i samband med bygglov. Kommunen ser inte att nuvarande regleringar i detaljplanen skulle utgöra något hinder för att anordna fasta utrymningslösningar på fasader.*
- 4. Kommunen har tagit del av synpunkten.*

5 Region Skåne

Region Skåne vill inledningsvis framhålla det värdefulla i att fler bostäder byggs i Skåne då utbudet av bostäder är en viktig utvecklingsfaktor. Det är samtidigt viktigt att detta sker i starka kollektivtrafiklägen så att fler har tillgång till det regionala kollektivtrafiksystemet.

Hållbart resande

För att minska Skånes klimatpåverkan, gynna folkhälsan samt bidra till ett mer jämställt Skåne är det viktigt att klara omställningen till ett hållbart transportsystem.

Flyinge identifieras inte som en strategisk nod för kollektivtrafik i *Regionplan för Skåne 2022–2040* då Flyinge inte ligger i direkt anslutning till ett regionalt eller delregionalt viktigt stråk för kollektivtrafik. Planområdet är beläget cirka 5 km från Södra Sandby och drygt 3 km från Gårdstånga trafikplats vid E22. Region Skåne bedömer att det finns en betydande risk att den föreslagna bebyggelsen kommer att skapa ett ökat bilberoende, även om planförslaget lyfter fram tillgången till kollektivtrafik, pendlarparkeringar för cykel och bil vid regionbusshållplats Gårdstånga trafikplats och cykelförbindelser till andra orter. Region Skåne ser gärna att Eslövs kommun ytterligare utvecklar resonemanget om hur bilen kan fungera som ett komplement till kollektivtrafiken och andra sätt att främja en hållbar bilanvändning. (1)

Idag trafikeras Flyinge av linje 175 på sträckan Flyinge-Södra Sandby-Dalby-Malmö med 10 dubbelturer måndag till fredag. För att möjliggöra skolpendling förlängs linjen till Eslöv med tre turer på morgonen och tre turer på eftermiddagen.

Lördag till söndag finns endast två anropsstyrda turer per dag. Sedan december 2022 trafikerar linje 157 inte längre Eslöv-Flyinge. Region Skåne instämmer i att 150 nya bostäder kan ge ökat resandeunderlag och att ett utökat turutbud kan behöva utredas när detta blir aktuellt. (2)

Enligt *Regionplan för Skåne 2022–2040* behövs satsningar på stärkt infrastruktur för fotgängare och cyklister. Likaså behöver deras roll i samhällsplaneringen stärkas. Det är viktigt att säkerställa gena och attraktiva gång- och cykelstråk till kollektivtrafikens hållplatser och andra viktiga målpunkter för att gynna det hållbara resandet. Detta gäller inte minst barns möjlighet att på egen hand ta sig till skola och fritidsaktiviteter på ett hållbart sätt. Region Skåne ser att det i planen finns möjlighet att tydligare redovisa planområdets kopplingar för gång- och cykel till viktiga målpunkter över ett betydligt större geografiskt område. I övrigt ser Region Skåne positivt på att kommunen planerar för en passage som ansluter till gång- och cykelväg till närliggande hållplatser. (3)

Effektiv och hållbar markanvändning

I *Regionplan för Skåne 2022–2040* framhålls vikten av en balanserad och effektiv markanvändning med sammanhållen bebyggelse. Att värna Skånes värdefulla jordbruksmark är en förutsättning för en hållbar markanvändning. När Skåne utvecklas kommer värdefull mark ibland att behöva tas i anspråk och det är då viktigt att detta sker efter noggrant övervägande och analys av effekterna av exploateringen.

För den planerade utbyggnaden tas 13 hektar jordbruksmark i anspråk. Området är utpekad för exploatering i Eslövs översiktsplan. Kommunens bedömning är att utbyggnaden är ett väsentligt samhällsintresse och att lokaliseringen inte kan lösas på annan plats. Samtidigt betonar Eslövs kommun i sin översiktsplan vikten av att värna jordbruksmark och att utbyggnad i första hand ska ske genom förtätning i kollektivtrafikhärlägen.

Då utbyggnaden planeras på jordbruksmark ser Region Skåne att planförslaget med fördel kan kompletteras med ett utförligare resonemang om jordbruksmarkens betydelse för andra värden, såsom livsmedelsförsörjning, i relation till exploatering. I ett förändrat klimat och en samtid av ökade hot utifrån behöver möjligheten till lokal livsmedelsproduktion och en ökad självförsörjningsgrad värderas högt. I framtiden beräknas den svenska jordbruksmarken också bli mer värdefull än idag. Region Skåne menar att de kumulativa konsekvenserna av exploateringen av jordbruksmark måste ses i ett mellankommunalt, regionalt och nationellt sammanhang över tid och beaktas i den fysiska planeringen. (4)

Gestaltad livsmiljö

Gestaltad livsmiljö är ett viktigt perspektiv i samhällsplaneringen för att ta tillvara och utveckla värden som skala, identitet och kulturmiljö. Arkitektur, form och design utgör en betydande resurs i utvecklingen av ett långsiktigt hållbart samhälle

och Skånes attraktivitet. Det framgår av *Regionplan för Skåne 2022–2040* och planeringsprincip **1.3 i - Använd perspektivet gestaltad livsmiljö i alla samhällsplaneringens skeden**. Region Skåne ser att Eslövs kommun med fördel kan utveckla perspektivet gestaltad livsmiljö i planförslaget i relation till bebyggelseutveckling, utveckling av grönstruktur samt kulturmiljö och identitet. Här kan även *Region Skånes strategi för gestaltad livsmiljö* vara till stöd. (5)

Grönstruktur

Enligt *Regionplan för Skåne 2022–2040* är det viktigt att alla har nära till grönområden av bra kvalitet och att det är enkelt att nå naturen genom hållbart och kollektivt resande. För att skapa hållbara och attraktiva livsmiljöer behövs god tillgång, närhet och kvalitet på grönytor, vatten och natur vid och i nära anslutning till bostäder samt skol- och vårdmiljöer. Det gäller även i mindre tätorter och på landsbygden. Tätorternas grönstruktur är även en viktig resurs för den biologiska mångfalden, inte minst i ett artfattigt jordbrukslandskap. Det är därför positivt att Eslövs kommun avser att förstärka biotoper för att gynna flora och fauna. Detta kan dock specificeras ytterligare i planförslaget. (6)

I regionplanen betonas vidare vikten av hälsofrämjande livsmiljöer och att barns och ungas tillgång till ändamålsenliga miljöer är särskilt betydelsefullt för att motverka psykisk och fysisk ohälsa. Region Skåne ser positivt på att planförslaget reglerar förskolans utemiljö såväl kvantitativt som kvalitativt. Enligt regionplanen är det särskilt viktigt att tillgodose barns behov av svala och skuggiga miljöer. (7)

Kommentarer:

1. *Kommunen delar Region Skånes bedömning att det är av stor vikt att skapa förutsättningar för ett hållbart resande, även i mindre orter som Flyinge.*

Kommunen vill påtala att i Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025-2035 utgör sträckan Gårdstånga-Flyinge ett delregionalt stråk.

Kommunen jobbar aktivt med pendlarparkeringar vid stationer och strategiskt utvalda hållplatser. Bilen kommer fortsatt att ha en viktig funktion i dessa områden, men detta är ett första steg för att skapa flexibla lösningar som kompletterar den reguljära kollektivtrafiken på landsbygden. För att bilens andel av pendlingsresorna till städerna ska minska över tid behövs lösningar för att bilen kan fungera som ett effektivt anslutningsfärdmedel till kollektivtrafiken.

Kommunen arbetar systematiskt med minskat bilberoende genom den kommunövergripande mobility management-planen, som förväntas antas under året. Inom ramen för arbetet planeras bland annat ett kommunövergripande mobilitetsnätverk för att säkerställa ett långsiktigt och samordnat arbete med hållbara transporter. För att minska

bilberoendet arbetar kommunen även med åtgärder såsom samåkningskampanjer, mobilitetsjänster och olika incitament för hållbara resval inom mobility management-arbetet.

2. *Planbeskrivningen har uppdaterats avseende information om befintlig trafikering av kollektivtrafik.*
3. *Planbeskrivningen har kompletterats med information om gång- och cykeltrafik.*
4. *Kommunen delar Region Skånes syn på vikten av en långsiktigt hållbar markanvändning och att jordbruksmarken är en viktig resurs för både livsmedelsförsörjning och klimatanpassning. Samtidigt behöver detta vägas mot andra samhällsintressen, såsom möjligheten att tillhandahålla bostäder och service i hela kommunen. Flyinge är en av kommunens större tätorter med befintlig infrastruktur, skola och service. Den planerade utbyggnaden innebär till stor del en förtätning och förlängning av befintlig bebyggelse, vilket möjliggör en effektiv användning av redan gjorda investeringar i vägar, VA och kollektivtrafik.*

Planförslaget till Flyinges fortsatta utveckling och ger invånarna möjlighet att bo kvar i bygden. En utökad bostadsbebyggelse skapar dessutom incitament och underlag för både kommunal och kommersiell service, vilket på sikt kan minska behovet av bilanvändning. Det stärker även underlaget för en ökad turtäthet inom kollektivtrafiken. Sammantaget bedöms planförslaget främja en effektiv och långsiktigt hållbar markanvändning.

I Eslövs översiktsplan står det att "Eslövs kommun anser att den jordbruksmark som ianspråkats i översiktsplanen är väl motiverat utifrån regionens bostadsbehov, orternas centrala läge i regionen och vikten av att hantera befintliga samhällen och strukturer som resurser för att värna och utveckla."

5. *Kommunen har tagit del av synpunkten, men har i det här skedet inte utvecklat perspektivet gestaltad livsmiljö i planbeskrivningen.*
6. *Utformning av grönområden kommer ytterligare specificeras och fastställas i samband med projektering.*
7. *Det finns goda förutsättningar att skapa skuggiga miljöer inom skolområdet men det är även möjligt tillfälligt nyttja befintliga naturområden som erbjuder skuggiga miljöer.*

Kommunala förvaltningar, nämnder och bolag

6 Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden

Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden lämnar förvaltningens yttrande som sitt med tillägg att: - nämnden vill särskilt påpeka den viktiga hästnäringen som finns i Flyinge med omnejd och - att exploateringsgraden är för hög.

Kommentar:

Vissa justeringar har gjorts i planhandlingarna utifrån befintliga hästverksamheter, samtidigt anser kommunledningskontoret att utifrån byns starka koppling till hästnäringen får boende i Flyinge acceptera en viss förekomst av hästhållning som ett naturligt inslag i området med omnejd.

Kommunledningskontoret är medveten om att bostadstomterna/-fastigheterna kan komma att bli mindre än i övriga delar av Flyinge, men anser att det är motiverat utifrån att ianspråktagandet av jordbruksmarken ska kunna nyttjas mer effektivt.

6.1 Kart- och bygglovsavdelningen

Plankarta

Planen är mycket detaljstyrd. Plankartan innehåller många bestämmelser i liten text. I vissa fall är ytan där egenskapsbestämmelserna gäller så liten att markeringen, till exempel korsprickning, inte syns i ytan utan en mycket stor förstoring av kartan. Risken är att egenskapsbestämmelsen missas eller feltolkas.

Gatunamnen är otydliga på plankartan vilket försvårar vid läsning av planbeskrivningen.

Kartbildens skala är ovanlig och kräver digital mätning då skalan inte finns på en vanlig skalstock. Det kan inte förutsättas att Eslövs innevånare har tillgång till digitala mätverktyg.

Det är på många ställen otydligt var bestämmelserna allé₁ och gång₁ gäller då strecket in till berörd yta är kort. (1)

Korsprickad mark får endast förses med komplementbyggnad. Detta innebär att bullerskyddande plank inte får uppföras på marken, till exempel vid Roslösvägen. (2)

Tillåtna höjder på byggnadsverk behöver ta höjd för att kvartersmark ska anläggas upphöjd i förhållande till gator med anledning av risk för skyfall, se planbeskrivningen sidan 84. Bestämmelse för minsta takvinkel gäller för huvudbyggnad och detta är ett bra förtydligande. (3)

Bestämmelserna e_1 och e_2 : Många fastigheter på planskissen är små, någon under 300 kvadratmeter, vilket tillsammans med bestämmelsen om 50 % infiltrerbar mark ger mycket lite yta över för hårdgjorda gångvägar, ramper till entréer, parkeringsplatser och uteplatser tillgängliga för rullstolsburna personer. Att kvartersmark ska placeras upphöjd i förhållande till gator kan innebära att ytterligare ramper behöver anläggas för tillgängligheten. (4)

För att intentionerna om 50 % infiltrerbar mark ska kunna uppnås behöver bygglovsplikt för åtgärderna enligt 9 kap 4 a-4 c §§ plan- och bygglagen införas som bestämmelse i planen. Om inte bör en dagvatten- och skyfallsutredning tas fram med en uppskattning av betydelsen av om dessa åtgärder utförs. (5)

Bestämmelse om utformning f_1 - f_{11} : Bestämmelserna är många och detaljstyrande. Överväg om alla varianter är motiverade. (6)

Bestämmelsen om fasadkulörer i ”jordig” karaktär behöver beskrivas tydligare, till exempel med NCS-kulörer. (7)

Bestämmelsen om huvudbyggnads placering minst 2,0 meter från fastighetsgräns samt komplementbyggnads placering minst 0,8 meter från fastighetsgräns mot allmän plats kan påverka sikt vid utfart och hörn negativt. (8)

Marklov krävs för åtgärder som försämrar markens genomsläpplighet. Detta skulle kunna innebära att bygglovsbefriade byggnader/åtgärder blir marklovspliktiga. Efterföljden av bestämmelsen får kontrolleras med tillsyn. (9)

Planen innehåller ingen bestämmelse om minsta tillåtna fastighetsarea. Det är tveksamt om de små fastigheterna illustrerade på planskissen kan rymma plats för lek och utevistelse, parkering för bil och cykel samt avfallshantering. I många fall verkar sikten bli begränsad vid utfart och vid gathörn. Bilparkering är visad i direkt anslutning till gata vilket är en olämplig placering ur siktsynpunkt. Alléer och gatubelysning kommer också att påverka in- och utfart till fastigheterna. (10)

Planen innehåller ingen bestämmelse om att källare inte får utföras. Eftersom byggrätten är angiven som byggnadsarea i procent av fastighetsarea skulle källare vara möjligt att utföra. (11)

Det verkar som att transporter till skolområdet kommer att ske med infart över gång- och cykelvägen i väster. In- och utfart är möjlig längs hela gränsen. Ingen infart för leveranser är visad på planskissen. (12)

Planbeskrivning

Detaljplanens syfte, sidan 3

Planen är mycket detaljstyrd och syftet med detta borde förtydligas ytterligare. (13)

Planbestämmelser i detaljplanen

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark, sidan 14

Prickad mark - Marken får inte förses med byggnad

BC-områdets östra sida:

Motivet för den prickad marken här är att det inte ska kunna uppföras byggnader närmare grannfastigheten än 4,5 meter. Detta gör dock att grannfastighetens byggnad i fastighetsgräns inte kommer att kunna sammanbyggas över gräns enligt byggnadsstadgan som gäller i angränsande plan. Det är troligt att byggnaden nu kommer att hamna i planstridigt utgångsläge på grund av den nya planen. Prickmarken skulle kunna ersättas med kryssprickad mark. (14)

BC-områdets södra sida:

Prickmarksgränsen i denna plan ser inte ut att sammanfalla med motsvarande gräns österut i den äldre planen. Prickmarken här innebär att bullerskydd i form av plank inte kan uppföras. (15)

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark, sidan 16

Bestämmelsen h3 11,0 har fått fel höjd i sista meningen. (16)

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark, sidan 17

Bestämmelsen e₁: Här jämförs planens reglering av största byggnadsarea på 25 % med den äldre bebyggelsens procentuella utnyttjande, men denna kan bero på att minsta tillåtna tomtstorlek i gällande plan är 600 kvadratmeter. (17)

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark, sidan 21

Vad som är genomsläpplig mark kan behöva definieras. (18)

Egenskapsbestämmelser som gäller hela planområdet, sidan 29

Takfot på bostadshus får sticka ut högst 0,2 meter. Det skulle vara intressant att veta om detta mått mätts upp på befintlig bebyggelse. (19)

Trafik

Befintlig trafiksituation, Kollektivtrafik, sidan 43

Buslinje 157 har lagts ner. Linjesträckningen är nu en del av linje 175.

Förändringen innebär att det blir färre turer Flyinge-Eslöv. (20)

Planförslag, Gång- och cykeltrafik, sidan 48

Gångstråk bör planeras för mötande rullstolar/barnvagnar. (21)

Hälsa och säkerhet

Risk för översvämning, Planförslag sidan 81-86

Mark som behöver höjas på grund av risk vid skyfall kan behöva höjdsättas i plankartan. Höjdsättning behöver göras med avvägning mot kraven på tillgänglighet för rullstolsburna. (22)

Hälsa och säkerhet, Hästhållning, sidan 87

Befintliga hästgårdar som bedöms påverka planerade bostäder ligger utanför planområdet. De begränsningar av hästverksamheterna som beskrivs under rubriken Hästhållning på sidan 91 och framåt kan inte säkerställas i planen. (23)

Genomförande

Organisatoriska frågor, sidan 109

KoF Kultur och fritidsnämnden behöver besluta om nya gatunamn inom området, planavdelningen ska ge detta uppdrag åt Kultur och Fritid. Gatunamn behövs för att Kart- och bygglovsavdelningen ska kunna sätta adresser. (24)

Fastighetsrättsliga frågor, sidan 110

Fastigheterna behöver vara bildade före skapande av nybyggnadskarta, fastighetsreglering av Lantmäteriet behöver ske. (25)

Kommentarer:

- 1. Antalet planbestämmelser har minskats och plankartan har setts över och reviderats för att öka läsbarheten. Formatet för plankartan har ändrats till A0 och skalan har ändrats till 1:1000.*
- 2. Betydelsen av korsprickad mark har ändrats till "Marken får endast förses med komplementbyggnad och andra anläggningar än byggnader".*
- 3. Till granskningen har den tillåtna nockhöjden ändrats från 8,5 till 9,0 meter. Inför antagandet kommer en förprojektering att tas fram för detaljplanen och i samband med det kommer Kommunledningskontoret att granska reglerade höjder och justera vid behov.*
- 4. Kommunledningskontoret anser att planbestämmelsen om 50 % genomsläpplig mark ska kvarstå. Bebyggelse och utformning behöver anpassas efter att det ska vara möjligt att uppnå kravet om 50 % genomsläpplig mark, även utifrån att tillgänglighetsanpassade åtgärder genomförs.*
- 5. Kommunen har inte möjlighet att införa planbestämmelse om utökad lovplikt inom planområdet. Innan ändringar i plan- och bygglagen trädde ikraft 1 december 2025 var möjligheten begränsad till ett kulturmiljöperspektiv. Sedan ändringarna trädde ikraft är det bara möjligt inom och i anslutning till totalförsvarets riksintresseområden.*
- 6. Kommunledningskontoret har sett över utformningsbestämmelserna och tagit bort bestämmelser utifrån vad som redan är möjligt att göra utifrån bygglovsbefriade åtgärder.*

7. *Planbeskrivningen har kompletterats med exempel på NCS-kulörer som uppfyller planbestämmelsen om utformning av fasader.*
8. *Plankartan har reviderats så komplementbyggnader också ska placeras minst 2,0 meter från fastighetsgräns mot allmän plats, gata. Kommunledningskontoret har haft en dialog med gata, trafik, park kring utfarter i planförslaget.*
9. *Kommunledningskontoret är införstådd med att det kan innebära svårigheter att följa upp att planbestämmelsen följs.*
10. *Det är upp till den som söker bygglov att visa att det går att anordna efterfrågade funktioner. Inför granskningen har planförslaget reviderats och anpassats utefter att det blir en enkelsidig alléplantering (i stället för dubbelsidig).*
11. *Det har inte påtalats i någon utredning att det är direkt olämpligt med källare, varför detaljplanen inte reglerar något särskilt om det.*
12. *Plankartan är justerad och gång- och cykelvägen ligger inte längre längs med skolområdet. Infart planeras i samband med projektering av skolområdet.*
13. *Antalet bestämmelser har minskats i granskningshandlingen. Motiv till respektive planbestämmelse finns redovisat i planbeskrivningen.*
14. *Aktuell byggnad innehåller bostad och Kommunledningskontoret anser att det är av större vikt att hålla ett visst respektavstånd till befintlig bostad än att undvika att byggnaden eventuellt blir planstridig.*
15. *Prickmarksgränsen utgår från det faktiska avståndet mellan huvudbyggnad och Gårdstångavägen på intilliggande fastighet och inte från vad gällande detaljplan reglerar. Lydelsen av prickmarken är "Marken får inte för ses med byggnad", plank räknas inte som en byggnad varför det borde vara möjligt att uppföra ett plank.*
16. *Höjden har ändrats så den är korrekt i sista meningen*
17. *Kommunledningskontoret bedömer att det är motiverat att behålla största byggnadsarea på 25 %.*
18. *Det finns flera olika typer av genomsläpplig mark, både naturliga jordarter och hårdgjorda ytor (till exempel genomsläpplig asfalt eller gräsarmering).*

19. *Måttet har inte mätts upp på befintlig bebyggelse, utan har bestämts i dialog med arkitekten som har tagit fram utformningsförslaget.*
20. *Planbeskrivning har uppdaterats utifrån nu aktuell information om kollektivtrafiken.*
21. *Gångstråken har utökats från 1,5 meter bredd till 2,5 meter bredd.*
22. *Inför antagande kommer en förprojektering att tas fram för detaljplanen och då är det möjligt att studera höjdsättning utifrån ett tillgänglighetsperspektiv.*
23. *Kommunledningskontoret är införstådd med att det inte går att säkerställa i den här detaljplanen.*
24. *Kommunledningskontoret avser att göra en namnförfrågan till Kultur och Fritid i samband med antagandet av detaljplanen.*
25. *Det är exploatören som ansvarar för att ansöka om erforderlig fastighetsbildning. Det framgår av planbeskrivningen att ett genomförande av detaljplanen kräver fastighetsbildning.*

6.2 Avdelning gata, trafik och park

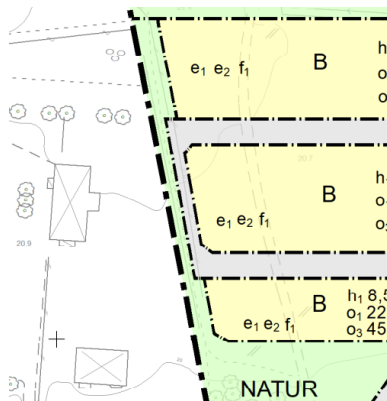
Övergripande

Vid så stora planer som detaljplan för del av Östra Gårdstånga 7:6 m.fl. i Flyinge, bör yttrandetiden vara en utökad tid i jämförelse med normal svarstid. Tiden för samråd för denna plan har, av olika administrativa förseningar, inneburit att yttrandetiden endast utgjort 2 veckor. Detaljplan för del av Östra Gårdstånga 7:6 m.fl. i Flyinge innehåller ett omfattande material, vilket kräver mycket tid för genomgång och ställningstagande. Underlaget behöver även cirkuleras inom GTPs olika kompetensområde. Den korta svarstiden innebär att granskningen behöver ske under stress, vilket ökar risken för fel och missar i granskningen. Även om tiden för samråd kan tyckas vara lång (5 sep-31 okt), så vill GTP i framtiden se längre tid för samråd för att ha marginaler för förvaltningens interna processer. (1)

Plankarta

Gatorna i planen saknar namn. (2)

Den smala delen av förlängningen av Åkervägen bör ha utfartsförbud. (3)



Skydd₃ saknar volym. På s.83 i planbeskrivningen står att ytan ska kunna ta emot 1600 m³ vatten. (4)

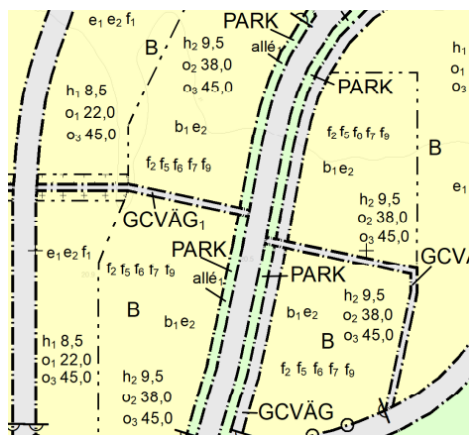
Det saknas en bestämmelse om att startbesked för byggnader inte kan ges förrän skyfallsåtgärder är genomförda. (5)

Marklov för fällning av träd bör finnas med i planen, för att säkra de befintliga träden som ska sparas. (6)

Det är bra att en lekplats föreskrivs, och GTP tycker att det är ett bra förslag med den multifunktionella ytan med skyfallshantering och lekplats på samma yta, förutsatt att ytan inte är blöt mer än sällan. (7)

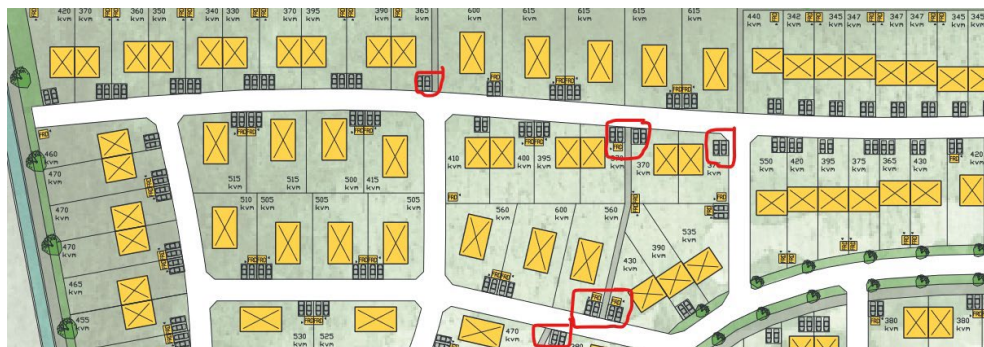
GTP anser att fastighetsstorleken bör regleras med en minsta storlek. Illustrationsplanen visar på väldigt små fastigheter, och GTP ställer sig frågande till om detta är det man efterfrågar om man flyttar till Flyinge. I planbeskrivningen (s.97) står att de flesta som flyttar till Flyinge är barnfamiljer med högre utbildning och natur och rekreation som en stor anledning. GTP anser det troligt att denna målgrupp attraheras av större tomter. Om man jämför med befintlig bebyggelse är det tydligt att tomterna i de allra flesta fall är större. Om man vill att det nya området ska harmonisera med befintlig struktur bör detta också gälla storleken på fastigheterna. En varierad fastighetsstorlek i området vore önskvärt med både mindre och större fastigheter för att skapa ett varierat område. (8)

Gångvägarna genom kvartersmarken kan mötas rakt över bygatan istället och då t ex mötas i ett övergångsställe. Förskjutning av gångbanorna är inte önskvärt estetiskt, funktionsmässigt eller trafiksäkerhetsmässigt. (9)



Utfartsförbud ska ritas in 10 meter från korsningar mellan bilvägar mätt från kurvans skärningspunkt. (10)

Vid de platser där gång- samt GC-vägar ansluter till gator bör fri sikt säkras i sikttrianglar som fås med benen 5x2,5 meter in på gata respektive gc-väg, mätt ifrån den skärningspunkt där deras närmsta kanter möts. (11)



Planskissen visar flera trafikfarliga förslag som bryter dessa siktlinjer.

Trädallé och anslutande fastigheter

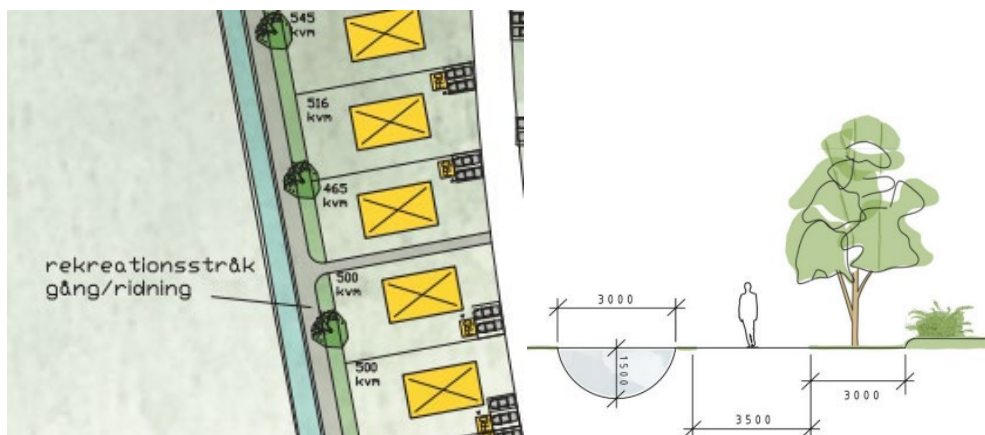
GTP anser att idén med en trädallé genom hela området är god, men att den kan bli svår att genomföra i verkligheten. Det finns ett flertal problem med den ritade lösningen:

- Den västra sidan av allén ligger i direkt anslutning till kvartersmark, vilket innebär att trädskronorna kommer växa ut över de privata fastigheterna. Detta kommer bli problematiskt i driften, och återkommande beskärningsinsatser kan bli en följd när kronorna börjar breda ut sig. Detta bör undvikas för att hålla nere driftkostnaderna (eller så får man välja väldigt små träd, vilket inte är önskvärt). På den östra sidan där det finns en GC-bana mellan kvartersmark och allé fungerar detta bättre.

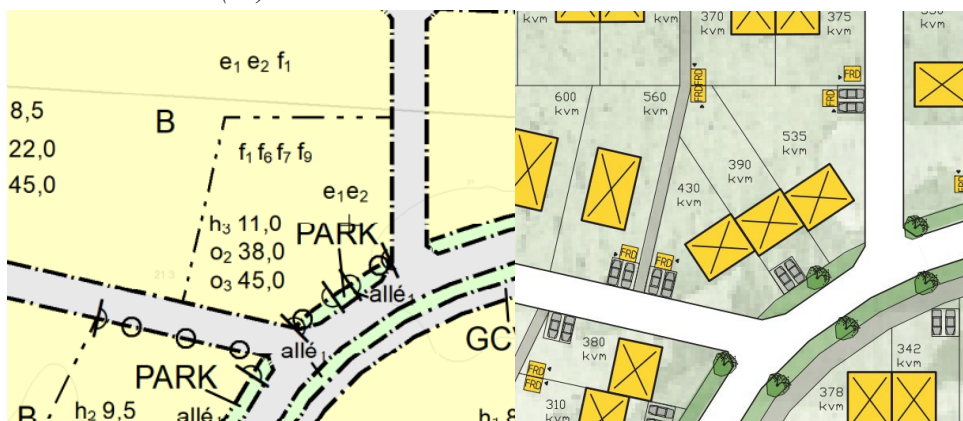
- Ett problem på sträckan med radhustomter med utfarter mot bygatan är att husens utfarter kommer korsa allén. Detta medför dels att växtbäddarna för träden kommer styckas upp i stor grad, vilket kan betyda större anläggningskostnader (om man t ex behöver anlägga en skelettjord). En förutsättning för att en så smal växtbädd ska fungera för träd är att de har en större gemensam sammanhängande bädd. Det kan också innebära att det blir svårt att få till trädplanteringarna utan konflikt med utfarterna. GTP anser att utfarterna bör regleras i plankartan om man ska anlägga på detta sättet, så att man vet var man kan plantera träd. Detta borde betyda att fastighetsgränserna för radhusen måste ritas in i plankartan.
- Utfarterna från radhusen kommer bli upp till 5 meter breda och 6,5 m långa över allmän plats (PARK och GCVÄG) innan de når gatan. Detta styckar som sagt upp både allé och GC-väg, men det innebär också större driftkostnader för GTP som kommer behöva drifta utfarterna på allmän plats.
- Ett annat dilemma är att GC-banan korsas av väldigt många utfarter, vilket kan vara en risk för oskyddade trafikanter. Enligt illustrationsplanen så korsas GC-banan av 20 st utfarter inom området.
- På den västra sidan av bygatan, där trädraden är ritad intill fastighetsgränsen, uppstår ett annat problem som är att gångtrafikanter inte har någon trottoar/GC-bana utanför fastigheten. Dvs att man kommer rakt ut i trafiken om man går eller cyklar från radhusen. En gångbana på västra sidan av vägen vore alltså önskvärt.

Allt detta sammantaget gör att GTP anser att andra lösningar måste hittas. Lösningen med så många utfarter på sträckan kommer inte bli bra. Olika alternativ för gatusektionen måste ritas upp och utvärderas i det fortsatta planarbetet. Andra alternativ kan vara gemensam parkering för radhusen, eller att radhusen placeras på andra ställen i området (då faller dock tanken med gaturummet), eller en annan struktur med uppsamlingsgata. En annan lösning kan vara att istället placera en trädrad i mitten på gatan, eller nöja sig med trädraden mellan GC-banan och vägen (dock kvarstår då svårigheterna med att kombinera utfarterna med träden). (12)

Liknande problematik gäller den västra trädraden vid det befintliga diket. Trädskronorna kommer växa ut över de privata tomterna, vilket kommer leda till mer jobb för driften i förlängningen. Träden kommer även skugga kvällssolen för tomterna, vilket med stor sannolikhet kommer leda till klagomål från medborgarna. Om en trädrad ska föreslås på sträckan bör den byta plats med gångvägen så att träden står ytterst. Det skulle göra att trädskronorna får mer plats och beskuggningen av tomterna skulle också minska. (13)



GTP anser att utfarten i kurvan inte blir trafiksäker, och förespråkar att det bör vara två fastigheter istället för tre, vilket kan regleras med minsta fastighetsstorlek. Utfarten påverkar också möjlighet till trädplantering, enligt kommentar ovan. (14)



Planskiss

Det är felritat i den nordöstra delen av planskissen. En del av kvartersmarken har blivit illustrerad som allmän plats (den är plusprickad i plankartan).



Gångbanorna som är insprängda mellan villatomterna i den norra delen är felillustrerade, vilket gör att planskissen visar på fler gångstigar än vad som finns plats för i plankartan.

De nya träden i allén både längs bygatan och det västra diket är ritade för små, om inte tanken är att de ska vara väldigt smalkroniga eller små. GTP vill se trädkronor med en mer rättvisande storlek, vilket antagligen kommer visa att träden är placerade för nära kvartersmark. Träden i alléerna är placerade med väldigt stora avstånd (20-25m mellan träden). Ett avstånd på ca 10 m mellan träden skulle vara mer normalt för den här sortens allé.

De befintliga träden som både ska fällas och sparas bör ritas ut med sin verkliga kronstorlek. I planskissen bör det även vara tydlig skillnad mellan befintliga träd och nya träd.

Trädallén är inritad även i den södra delen där den plockats bort i plankartan (i angränsningen till NATUR).

Det norra skyfallsdiket är illustrerat i en mycket högre detaljeringsgrad än parkmarken. GTP undrar varför det är så, och skulle hellre se en mer jämn detaljeringsgrad i illustrationsplanen. (15)

Planbeskrivning

PLANBESTÄMMELSER I DETALJPLANEN s 15-16, s 33

I alla höjdbestämmelser står angivet hur många våningar det innebär att man får bygga, förutom för h_1 8,5 m. Antalet våningar bör beskrivas.

Under bestämmelsen h_3 11,0 står att husen får vara 2,5 våningar. Det borde nog stå 3,5 våningar. Sen är fel höjd angiven då det står 9,5 m i texten. (16)

Bilden på s 33 visar fel utfartsförbud. (17)

Trafik

GTP efterfrågar en motivering, eller förklaring till varför den södra anslutningsvägen är placerad där den är. Denna placering innebär att ett antal träd som beskrivs som värdefulla måste tas ner, vilket hade kunnat undvikas med en anslutningsväg längre österut. (18)

På s 47 står att infarten till gårdsbutiken är 30 m norr om Gårdstångavägen. På s 44 står det 15 meter. Någon av dessa är felaktig. (19)

S 50: Planförslaget kan också ha en positiv påverkan på kollektivtrafiken för närliggande byar som t ex Gårdstånga.

S 51: ”Detaljplanen ger förutsättningar för att bidra till att delmål för kollektivtrafik kan uppnås i kommunens trafikstrategi.” – GTP skulle vilja se en tydligare beskrivning av vilka delmål detta gäller. (20)

GRÖNSTRUKTUR, NATURMILJÖ OCH BIOLOGISK MÅNGFALD

S 53: Det ser ut som att den senaste plankartan göra att även träd nr 7 kan sparas. Om det är möjligt anser GTP att bygatans början bör justeras så att så många träd som möjligt går att spara. T ex ser det ut som att nr 3 skulle kunna gå att spara med en mindre justering. Anslutningsvägens placering måste motiveras tydligare, då denna placering innebär att träd måste avverkas (se kommentar under Trafik). (21)

S 62: Det verkar finnas en missuppfattning om betydelsen av att frihugga ett träd. Frihuggning innebär att man tar bort andra träd och större buskar som växer upp i kronan på trädet. Enligt planförslaget så ska ett antal träd avverkas, dessa kan alltså inte frihuggas, eftersom en frihuggning innebär att trädet står kvar. Vidare bör man skriva att alla avverkade träd (utom möjligtvis den sjuka hästkastanjen, som kan sprida sjukdomen vidare) bör sparas inom planområdet i faunadepåer. Antingen inom mark planlagd som NATUR eller som PARK. Detta får avgöras i projekteringsskedet. Generellt bör man kanske föreskriva att de naturvärden som försvinner ska kompenseras i PARK och NATUR. T ex snår för raphönan kan anläggas i parkmarken och vattenmiljöer för grodor. (22)

DAGVATTEN, s 70

GTP förespråkar att ett alternativ med blöt dagvattendamm bör undersökas mer, för att kunna öka de rekreativa värdena i parkytan, samt skapa naturvärden och habitat för t ex groddjur i området. En blöt damm kan bli en naturlig mötesplats i området med t ex grillplats och liknande i anslutning. En torr tät damm begränsar möjligheterna i parken, då det inte går att plantera träd och göra större anläggningsarbeten där det finns en tät dammduk. Om ytan för den täta dammen är så stor som illustrationsplanen visar innebär det en väldigt stor tom yta. En blöt damm ger förutsättningar för en levande park med mycket grönska och naturinslag. (23)

HÄLSA OCH SÄKERHET, s 86

GTP vill understryka behovet av fortsatt utredning av dagvatten- och skyfallsåtgärder i planen. GTP håller med om att en höjdsättning av planen behövs och eventuellt även en förprojektering av dagvatten- och skyfallsåtgärder görs, för att säkra vattengångarna i planen. Den södra delen måste utredas vidare och det södra floddikets kapacitet och funktion måste undersökas närmre. Frågor till fortsatt arbete kan vara: Kan man minska belastningen på det södra diket genom att fördröja en större mängd vatten i den norra delen? Kanske kan delar av förskolegården användas till fördröjning av skyfall? Kan trädraden längs bygatan användas till fördröjning och/eller rening av dagvatten? (24)

GENOMFÖRANDE, s 109

GTP anser också att det är viktigt att planen delas upp och byggs ut i etapper.
(25)

Huvudmannaskap

Med ett kommunalt huvudmannaskap i Flyinge får kommunen större rådighet över ortens utveckling. Satsningar inom allmän plats kan utföras på ett jämlikt sätt och trafiksituationen kan stärkas där behoven uppkommer.

GTP anser att kommunalt huvudmannaskap ska införas i hela orten, så att samma regler gäller för ortens samtliga invånare.

Idag råder enskilt huvudmannaskap i övriga delar av Flyinge. Det innebär att gator och vägar sköts av ortens vägförening. I praktiken innebär förslaget till ny detaljplan att det skapas en ö i orten med kommunalt huvudmannaskap. Kommuninvånare i samma ort får olika skötselnivåer för trafiksäkerhet, skyltning, asfaltbeläggning, mm, på olika delar av orten. En kommunal skötselnivå och en vägföreningsskötselnivå, vilket kommer att försvåra kommuninvånarnas förståelse av den kommunala driften samt skapa ytterligare gränsdragningar i det kommunala ansvaret i förhållande till vägföreningen.

GTP efterfrågar en särskild utredning för att klargöra problematiken kring att kommuninvånare i samma ort omfattas av både kommunalt och enskilt huvudmannaskap. Bl a bör utredningen belysa upplevelsen av att invånarna i orter med enskilt huvudmannaskap beskattas dubbelt, eftersom invånarna både betalar kommunal skatt och samtidigt finansierar sin vägförening. I Gata, trafik och parks yttrande över samråd för detaljplan för del av Östra Gårdstånga 7_6 med flera i Flyinge, Eslövs kommun (MOS.2021.0527) finns bakgrund till problematiken och förslag till åtgärder. (26)

Detaljplanens bestämmelser innebär att kommunen tillsammans med VASyd ska anlägga gator, grönområde och ledningsdragnings i området på bekostnad av exploitören. Det behöver tydligt redogöras för vilka kostnader exploitören åtar sig. Ett färdigt utkast av ett exploateringsavtal bör finnas för granskning, inför granskning av detaljplanen. Exploateringsavtalet behöver belysa frågor vad gäller ansvar- och kostnadsfördelning mellan exploitör och kommun. (27)

GTP understryker vikten av att i fortsatt planarbete involvera GTP i utformning av den allmänna platsen, särskilt med fokus på trädalléns utformning, regleringen av utfarter och parkmarkens utformning. (28)

Kommentarer:

- 1. Kommunledningskontoret har tagit emot synpunkten.*
- 2. Det finns inga beslutade gatunamn för detaljplanen än.*

3. *Aktuell gatusträckning är inte längre kvar i planförslaget.*
4. *Planbestämmelsen om skyfall har kompletterats med vilken minsta volym vatten som ska hanteras inom allmän plats.*
5. *Det är bara möjligt att reglera startbesked på det sättet om åtgärden i sig ska vidtas inom kvartersmarken.*
6. *Befintliga träd står nästintill enbart inom mark som planläggs för allmän plats, natur i granskningsförslaget. Därför ser Kommunledningskontoret inte något behov av att reglera marklov för trädfällning i planen.*
7. *I granskningsförslaget är lekplatsen planerad att anläggas i den östra parken i stället och ligger inte längre inom yta som ska hantera skyfallsvatten.*
8. *Kommunledningskontoret är medveten om att bostadstomterna/-fastigheterna kan komma att bli mindre än i övriga delar av Flyinge, men anser att det är motiverat utifrån att ianspråktagandet av jordbruksmarken ska kunna nyttjas mer effektivt. Illustrationsplanen visar ett exempel på hur bostadsområdena kan bebyggas, men är inte bindande.*
9. *Kommunledningskontoret har haft en dialog med gata, trafik, park i frågan och gångvägarna är fortfarande förskjutna till varandra på ett ställe i granskningsförslaget.*
10. *Det är inte möjligt att rita in utfartsförbud i den utsträckningen som efterfrågas. Kommunledningskontoret har haft en dialog med gata, trafik, park kring regleringen av utfartsförbud och information som kan läggas till i planbeskrivningen.*
11. *Detaljplanen reglerar inte placering av bilparkering på den egna tomt/fastigheten, men information har lagts till i planbeskrivning att det är viktigt att främja en god sikt vid där gångvägar ansluter till gata. I planskissen med utformningsförslag för detaljplanen har bilparkeringarna anpassats för att främja en god sikt.*
12. *I granskningskedet planeras en enkelsidig allé att anläggas i stället för en dubbelsidig allé. Allén är planerad att anläggas på den östra sidan mellan bygatan och gång- och cykelvägen. Detaljplanen har reviderats och anpassats utifrån dialog med gata, trafik, park för att minska antalet utfarter som korsar alléplanteringen samt gång- och cykelvägen. Anpassning har dels skett genom att reglera bostadstyp som kan uppföras, dels genom att ha lagt till planbestämmelse om antal tillåtna utfarter.*

- En 1,0 meter bred gångbana har lagts vid gatan i anslutning till radhusen på den västra sidan.*
- 13. Förslag till trädplanteringen har tagits bort i detaljplanen. Utformningen av den allmänna platsen bestäms i samband med projekteringen som gata, trafik, park kommer att vara delaktiga i.*
 - 14. I granskningsförslaget reglerar detaljplanen utfartsförbud längs hela den aktuella sträckan.*
 - 15. Planskissen har uppdaterats inför granskningsskedet så detaljeringsgraden är på samma nivå för alla områden.*
 - 16. Planbeskrivningen har reviderats så efterfrågad information om antalet våningar står med för planbestämmelse. 2,5 våningar har ändrats till 3,5 våningar.*
 - 17. Bilden har uppdaterats så aktuellt utsnitt från plankartan används.*
 - 18. I granskningsförslaget har anslutningen flyttats österut, inga träd behöver därmed fällas med anledning av infartsvägen.*
 - 19. Den första hänvisningen avser den nya infartsvägen i detaljplanen, som ligger cirka 30 meter norr om Gårdstångavägen. Den andra hänvisningen avser befintlig infart till ladan (den då planerade gårdsbutiken), som i samrådsförslaget låg cirka 15 meter väster om föreslagen infartsväg till planområdet.*
 - 20. Text om kollektivtrafiken i planbeskrivningen har uppdaterats.*
 - 21. Se kommentar nummer 18.*
 - 22. Avsnittet som handlar om träd och skyddade arter i planbeskrivningen har uppdaterats.*
 - 23. Utformningen av fördröjningsdammen kommer att fastställas i samband med projekteringen av området.*
 - 24. En förprojektering kommer att tas fram för området innan detaljplanen antas. Därmed kan eventuella nödvändiga justeringar göras i detaljplanen innan den antas.*
 - 25. Detaljplanen kommer att genomföras i etapper.*

7 Barn- och familjenämnden

Flyinges befintliga förskola, skola och idrottsplats utgör naturliga målpunkter i den gamla delen av byn. För att nå målpunkter i den gamla delen av byn från nytt bostadsområde medför att trafikerade vägar måste korsas. Kopplingen mellan den gamla delen av byn och det nya bostadsområdet ställer därför höga krav på en mycket trafiksäker infrastruktur. Trafiklösningar med trygga gång- och cykelvägar skilda från biltrafik och minsta möjliga trafikflöden inom det planlagda området bör eftersträvas samt att trafiksäkra lösningar mellan det planlagda området och den gamla delen av byn som ligger utanför planen behöver säkerställas.

Kommentarer:

Det finns flera faktorer som medför att det finns begränsade möjligheter att genomföra de trafikåtgärder som var med i samrådsförslaget. Detaljplanen har med anledning av det ändrats i granskningsförslaget ur ett trafikperspektiv. Inför antagandet kommer möjligheten att anlägga en hastighetssäkrad passade för gångtrafik över Roslösvägen att utredas.

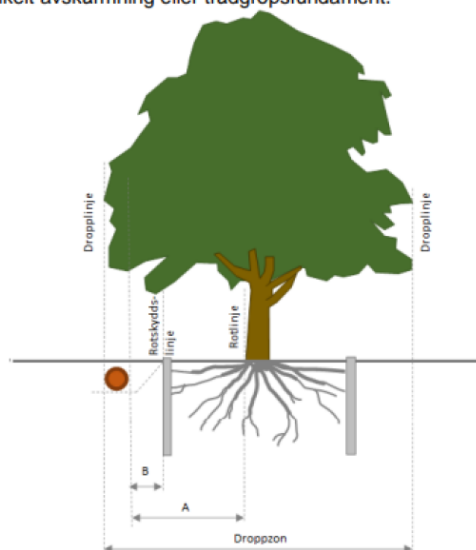
9 Skånska Energi Nät AB

Skånska Energi Nät AB har områdeskoncession för elnätet i planområdet vilket innebär att företaget har skyldighet att ansluta den nya bebyggelsen till elnätet. Skånska Energi Nät AB har gått igenom detaljplanen med tillhörande handlingar med diarienummer KS.2019.0335, synpunkter enligt nedan.

Vi förstår till fullo tanken med allen längs bygatan, men den innebär problem för elnätet i framtiden då bygatan kommer utgöra ett viktigt ledningsstråk, främst GC-vägen på östra sidan. Vid fel eller andra arbeten på kablar längs bygatan kommer vi få problem att i framtiden komma åt kablarna, detta då vi inte får gräva under trädkronan då det riskerar att skada rötterna. Med åren lär allen mest troligt hamna under biotopskydd, vilket gör det ännu svårare att komma åt kablarna.

Av denna anledning är det bästa om allén utgår, som reservalternativ vill vi helst att det väljs träd som inte växer sig så stora med åren och förses med rotskydd som är väldokumenterat så vi kan komma åt kablarna i framtiden. (1)

Med rotskydd menas enkelt avskärmning eller trädgropsfundament.



Figur 6: Träd med rotskydd

A = Rotlinje till ledning
 B = Rotskyddslinje till ledning

Ledning	Min A m	Min B m
Fjärrvärme	1,0	1,0
Fjärrkyla	1,0	1,0
El	1,0	0,4
Gas > 4 bar	5,0	-
Gas < 4 bar	3,5	2,0
Fiber	1,0	0,4

Figur 1 - Exempel på rotskydd vid träd

Skånska Energi Nät AB vill att kablar förläggs i trottoar alternativt motlut på gatorna, därför behöver gatorna förses med motlut alternativt trottoar, på båda sidorna. Att förlägga kablar i körbanan är en nödfallslösning (vägkorsningar undantagna). (2)

Det måste säkerställas att nivåskillnaden mellan den östra infiltrationsytan/dagvattenfördröjningen och nätstationen blir tillräckligt stor då vi inte vill riskera att nivån stiger så pass högt att delar av nätstationen hamnar under vatten. (3)

Den norra nätstationen står för långt ifrån anslutande gata. Vi måste komma åt nätstationen från den mindre villagatan då den är betydligt mindre trafikintensiv än Roslövsvägen. Trädet nedan utgör därför ett hinder vid lossningen av ny nätstation samt framtida drift- & underhållsarbete av nätstationen.

Vi ser helst att nätstationen kommer närmre villagatan, reservalternativet är att trädet utgår och det anläggs en väg fram till nätstationen (ska vara farbar med lastbil) då angöring kommer att göras enligt rött streck nedan. (4)



Figur 2 - Illustration på hur angöring till norra nätstationen behöver ske.

Skånska Energi Nät AB vill återigen påpeka betydelsen av att vara delaktiga i etappindelningen. Risken är annars att vi behöver lägga kablar genom en etapp som inte är färdigprojekterad, detta brukar senare resultera i konflikter mellan kablarna och färdigställd projektering. Med detta förfarande minimeras risken att kablar senare behöver flyttas samt att tidplaner inte blir påverkade. (5)

Det står i planbeskrivningen att mark som planläggs för nätstation/transformatorstation ska styckas av och överlåtas till Skånska Energi AB. Skånska Energi Nät AB ser helst att denna text utgår, då vi vill säkra platsen för nätstationen med markupplåtelseavtal med markägaren istället. (6)

Då det blir enskilt huvudmannaskap på allmän plats behöver Skånska Energi Nät AB få markupplåtelseavtal tecknade med markägare och/eller vägförenings/samfällighet för våra anläggningar så som kablar, kabelskåp och nätstation. (7)

Då de båda E-områdena är placerade inom parkyta/grönyta måste det nämnas att det inte kan planteras träd och buskar för nära nätstationen för vår tillgänglighet för drift och underhåll. (8)

Då detaljplanen omfattar ett relativt stort område med många nya anslutningar samt att där ett flertal andra detaljplaner under framtagande inom högspänningsområdet, så klarar inte dagens elnät av denna tillkommande belastning. Där pågår projekt och fler är planerade för att förstärka upp elnätet i området för att klara av tillkommande belastningar. Tidplanen är för närvarande att vi kan ansluta området är först under början av 2028. (9)

Kommentarer:

- 1. Alléplanteringen på den västra sidan har utgått. Alléplanteringen på den östra sidan kommer att anläggas med rotskydd. Val av träd till allén bestäms i samband med projekteringen.*
- 2. Motlut eller trottoar kommer att anläggas längs med gatorna. Slutlig utformning av gatorna fastställs i samband med projekteringen.*
- 3. Nätstationen har flyttats och är inte längre placerad direkt i anslutning till ytor för vattenhantering.*
- 4. Planförslaget har reviderats så att det finns möjlighet att använda en yta intill skyfallsdiket för åtkomst till nätstationen norrifrån. I det reviderade förslaget föreslås vägen till nätstationen samordnas med vägen för drift och underhåll av det norra diket, inom den allmänna platsen.*
- 5. Kommunen har haft en dialog med Skånska Energi under framtagandet av granskningshandlingarna och en preliminär etappindelning.*
- 6. Planbeskrivningen har uppdaterats med tillägget att tillgång till marken även kan säkras genom markupplåtelseavtal.*
- 7. Det är kommunen som är huvudman för allmän plats inom planområdet.*
- 8. Information kring plantering av träd och buskar i närheten av nätstationen har lagts till i planbeskrivningen i texten som beskriver planförslaget gällande el och fiber under "TEKNISK FÖRSÖRJNING".*
- 9. Kommunen och exploatören har haft en dialog med Skånska Energi. Beskedet från Skånska Energi har varit att etapp 1 är möjligt att ansluta till elnätet innan 2028 som det ser ut i dagsläget.*

Privatpersoner och föreningar

Sammanfattning av inkomna yttranden som innehåller synpunkter på planförslaget, redovisning sker utifrån teman

Övergripande syn på planförslaget och utbyggnadens omfattning

Många yttranden uttrycker oro över att planförslaget innebär en alltför omfattande och tät utbyggnad i förhållande till Flyinges nuvarande storlek, karaktär och kapacitet. Det framförs att utbyggnaden riskerar att ske för snabbt och utan tillräckligt helhetsgrepp kring service, infrastruktur och samhällsfunktioner. Flera anser att antalet bostäder bör minskas avsevärt och att utbyggnaden bättre bör överensstämma med intentionerna i översiktsplanen.

Kommentarer:

Detaljplanen har en genomförandetid på 15 år, vilket är det maximala antalet år som får regleras. Det innebär i sin tur inte att detaljplanen ska genomföras under den tiden. På Boverkets hemsida (PBL kunskapsbanken) står bland annat följande om genomförandetiden:

Fastighetsägarna har under planens genomförandetid en garanterad byggrätt i enlighet med planen. Om planen ersätts med en ny, ändras eller upphävs under genomförandetiden har fastighetsägarna rätt till ersättning av kommunen för den skada som uppkommer för dem.

Efter att genomförandetiden har gått ut är byggrätten mer osäker eftersom planen då får ersättas, ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen behöver beaktas och utan särskild ekonomisk kompensation till fastighetsägarna om en byggrätt som inte är utnyttjad minskas. Om kommunen inte ändrar eller upphäver planen fortsätter den att gälla och ge byggrätt som tidigare.

Detaljplanen kommer att genomföras i etapper vilket gör att utbyggnaden kommer att ta tid och det finns därför förutsättningar att se över behov och utveckla olika funktioner och platser i Flyinge över tid.

Förhållande till översiktsplanen

Återkommande synpunkter gäller att detaljplaneförslaget upplevs avvika från översiktsplanen (ÖP 2035), särskilt avseende:

- bebyggelse i område som i översiktsplanen anges som grönstruktur eller grönstrukturnod, vilket innebär att viktiga naturvärden inte tas tillvara
- ambitionen om sammanhängande grönområden,
- inriktningen mot hästrelaterat boende och kompletterande funktioner
- hänsyn till befintliga förutsättningar, särskilt angränsande verksamheter och bostäder, grönstruktur, bebyggelsens möte med landskapet, vattenhantering.

Flera närboende uppger att de vid köp eller byggnation av bostad utgick från översiktsplanens markanvändning och att avsteg från denna skapar osäkerhet och upplevd värdepåverkan på fastigheter.

Det finns ett helhetstänk i ÖP som tyvärr i liggande detaljplaneförslag går emot främst vad gäller bebyggelse i område utpekad för grönområde.

Kommentarer:

I översiktsplanen finns det ett tydligt samband mellan föreslagen grönstruktur och vattenhantering. I samband med detaljplanearbetet har frågor om grönstruktur och vattenhantering studerats i mer detalj och utifrån det bland annat landat i att skyfallsvatten mest lämpligt hanteras i ett grönstråk i den norra delen av planen. Ytor för grönstruktur har därför behövt omdisponerats jämfört med vad som anges i översiktsplanen. Det i sin tur har gjort att kommunen bedömer att det är möjligt att planlägga för kvartersmark inom ytor som översiktsplanen anger som grönområde med vattenhantering. Kommunen förstår att det finns ett missnöje med att detaljplanen avviker från översiktsplanen vad gäller grönområdena, men har utifrån ovan förklaring bedömt att avsteget är motiverat.

Kommunen säkerställer befintliga naturvärden genom planläggning av natur. Genom planläggning av natur och park verkar detaljplanen för grönstrukturkoppling enligt översiktsplanen, även om ytorna i anslutning till grönstråket inte utgår från samma omfattning som i översiktsplanen.

Sett till storlek på yta omfattar föreslagen detaljplan mer grönytor än vad som anges i översiktsplanen.

Den markanvändning som anges i översiktsplanen är vägledande. När kommunen tar fram en ny översiktsplan kan markanvändningen ändras jämfört med vad som anges i befintlig översiktsplan. Det finns därför aldrig några garantier för att markanvändningen i översiktsplanen kommer att gälla för all framtid. Eslövs kommun kommer att påbörja arbetet med att ta fram en ny översiktsplan under hösten 2026.

Planförslaget har justerats efter samrådet för att bättre anpassas till befintliga bostäder vid Gårdstångavägen och Åkervägen.

Detaljplanen har inför granskningen kompletterats med användning för småskalig centrumverksamhet som tillåts i vissa delar av detaljplanen, i huvudsak längs med bygatan. Kompletterande funktioner är därmed möjligt men planförslaget avviker från översiktsplanen vad gäller möjlighet till hästrelaterat boende.

Hästhållning och Flyinges identitet, övrig djurhållning

Ett stort antal yttranden betonar Flyinges unika ställning som hästort och hippologiskt centrum. Det uttrycks stark oro för att den föreslagna bebyggelsen, inklusive bostäder, förskola och flerbostadshus, placeras för nära befintliga stall, hagar och hästverksamheter. Detta bedöms kunna leda till:

- begränsningar av pågående hästhållning,
- framtida tillsyns- och konfliktärenden,
- minskad möjlighet att bedriva och utveckla hästverksamhet.

Många anser att skyddsavstånden är för små och efterfrågar större hänsyn, alternativa placeringar av känsliga funktioner samt tydligare efterlevnad av översiktsplanens inriktning mot hästrelaterat boende.

Det finns synpunkter om att skyddsavstånd till hästverksamhet bedöms för litet. Planförslaget anger ca 30 meter från fastighetsgräns för Östra Gårdstånga 14:2 till nya bostadstomter. Yttrandet anser att detta avstånd är otillräckligt, särskilt med hänsyn till risk för hästallergen och framtida hälsoskyddsärenden.

Det är en otillräcklig redovisning av hur avståndet på 30 meter har motiverats. Det framgår enligt yttrandet inte tydligt hur kommunen kommit fram till 30 meter eller vilka platsförutsättningar som vägts in i bedömningen.

Det finns risk att planen leder till framtida konflikter och begränsningar av befintlig verksamhet. Planeringen kan skapa en situation där ny bostadsbebyggelse i efterhand kan medföra tillsyn/klagomål och i förlängningen risk för inskränkningar för den befintliga hästverksamheten. Kommunen uppmanas att planera så att olägenheter och ingripanden i efterhand i största möjliga mån förebyggs.

Planen bör inte utgå från dagens drift/”belastning” av hästverksamheten. I planförslaget beskrivs verksamheten som den ser ut idag. Yttrandet betonar att verksamhetens belastning kan öka om arrenden upphör, och att planlösningen därför inte bör bygga på att hästverksamheten förblir på nuvarande nivå eller kan begränsas i framtiden.

Det påtalas även att hästar inte går ihop med mera brus, trafik och hus nära dem.

Detaljplanen har inte tagit hänsyn till att det finns tillstånd att hålla 3 hästar inom Östra Gårdstånga 8:5, där det finns stall (inredd med bostad på nedre och övre plan) och hage. Det anges att samma säkerhetsavstånd som följs för andra närliggande hästverksamheter även ska gälla för den fastigheten. Det framkommer inte heller att den sista fastigheten öster om Roslövsvägen har en rasthage för häst. Det finns även djurhållning med fjäderfä i form av höns och tupp inom fastigheten. Det påtalas behov av en undersökning om det finns fler angränsande fastigheter som har djurhållning.

Kommentarer:

Detaljplanen har reviderats något gällande hästhållning och avsnittet om hästhållning i planbeskrivningen har justerats och kompletterats. I planbeskrivningen finns en beskrivning vad som har legat till grund för den bedömning som kommunen har gjort för respektive gård/fastighet.

Kommunen är införstådd med att detaljplanen kan väcka osäkerhet för boende som har hästverksamhet i anslutning till planområdet. Kommunen bedömer dock att tillräcklig hänsyn har tagits till befintlig hästhållning i granskningsförslaget utifrån rådande förutsättningar.

Vad gäller hästhållning inom Östra Gårdstånga 8:5 har planbeskrivningen uppdaterats med information om hästhållning inom fastigheten. Bedömning och reglering i detaljplan utgår från hur platsen ser ut idag, det vill säga att stallet används för bostad (i enlighet med yttrande).

Vad gäller övrig djurhållning som lyfts i yttrande bedömer kommunen att detaljplanen inte påverkar möjligheten att djurhållningen kan fortsätta, inte heller att djurhållningen påverkar föreslagen detaljplan.

Jordbruksmark och livsmedelsförsörjning

Det framförs stark kritik mot att högklassig jordbruksmark tas i anspråk. Flera yttranden betonar jordbruksmarkens betydelse för livsmedelsförsörjning, klimatanpassning och beredskap. Exploatering av åkermark beskrivs som irreversibel och olämplig, särskilt i dagens klimat- och omvärldsläge. Många anser att alternativa lokaliseringar bör prövas eller att utbyggnaden ska begränsas kraftigt.

Kommentarer:

Utbyggnaden är i enlighet med översiktsplanen, det ställningstagande som finns med i översiktsplanen är "Eslovskommun anser att den jordbruksmark som ianspråk tas i översiktsplanen är väl motiverat utifrån regionens bostadsbehov, orternas centrala läge i regionen och vikten av att hantera befintliga samhällen och strukturer som resurser för att värna och utveckla."

Avsnittet om "HUSHÅLLNING MED NATURRESURSER" i planbeskrivningen har kompletterats och justerats.

Trafik, buller och huvudmannaskap

Trafikfrågor är mycket framträdande i yttrandena. Återkommande synpunkter gäller:

- ökad trafikmängd på Gårdstångavägen, Roslösvägen, Parkvägen och lokalgator,
- bristande trafiksäkerhet, särskilt för barn, gående och cyklister,
- smala gator, begränsad sikt och redan hög belastning,

- oro för byggtrafikens påverkan under genomförandetiden, 5 år är önskvärt istället för 15, men som längst 10 år.
- ifrågasätter rimligheten att stänga av Lärkvägen för biltrafik, vägföreningen har nyligen anlagt 10-12 parkeringsplatser längs gatan, som det finns behov av att ha kvar.
- ökat buller

Många ifrågasätter tillförlitligheten i genomförda trafik- och bullerutredningar och efterfrågar nya mätningar baserade på aktuella förhållanden, inklusive perioder med tung trafik. Det framförs önskemål om alternativa tillfarter, ringlösningar, hastighetsdämpande åtgärder samt att Parkvägen och Lärkvägen inte ska fungera som genomfartsleder. Ett förslag är att förbjuda fordonstrafik på Parkvägen och Lärkvägen och göra dem till gångfartsområde.

Det efterfrågas en tydligare redovisning av de trafiksäkerhetsåtgärder som krävs på Gårdstångavägen och Roslövsvägen. Det borde anläggas en tätortsport vid infarten till Flyinge på Roslövsvägen. Trafik påverkar möjligheten att rida genom byn, men som borde kunna möjliggöras i detaljplanen genom att tillåta ridning på olika sätt.

Uplägget med kommunalt huvudmannaskap i planområdet och deltagande i befintlig gemensamhetsanläggning Östra Gårdstånga GA:5 kan skapa potentiella gränsdragningskonflikter kring till exempel snöröjning.

Kommunen föreslås att ta över huvudmannskapet för allmän plats i hela Flyinge eftersom det finns en missnöjdhet med det enskilda huvudmannskapet utifrån att medborgare upplever sig som "dubbelbeskattade". Det föreslås även att kommunen ska ta över Trafikverkets genomfartsgrator för att få större rådgivning lättare kunna genomföra trafikförbättringar.

Ifrågasätter att vändplatsen vid Åkervägen inte skulle fortsatt gå att använda och att det hade gått att lösa en riktig vändplats genom att nyttja en befintlig markbit och anpassa ny tomt i detaljplanen.

Detaljplanen behöver visa hur infart och utfart till scoutgården ska lösas på ett trafiksäkert sätt utifrån att Lärkvägen är avsedd att stängas. Det handlar även om samordning med den nya gång- och cykelvägen.

Genomfart till det nya området via Åkervägen kommer att leda till ökad trafik på Parkvägen, som inte är dimensionerad för mötande trafik, parkering och gång- och cykeltrafik. Förslag är förhindra att genomfarten används för personbilstrafik om enda syftet är att förbättra för renhållningsfordon. Det efterfrågas en konsekvensbeskrivning av att stänga Lärkvägen för trafik och ha en genomfart via Åkervägen.

Behov av att åtgärda befintlig problematik med trafiken i Flyinge innan en utbyggnad sker. Planeringen av utfart på väg 104 behöver ses över och göra en bättre lösning.

Felaktig beskrivning av trottoaren på Roslösvägen.

Det framförs att den planerade utfarten mot Roslösvägen innebär en trafiksäkerhetsrisk, eftersom vägen redan är hårt trafikerad, hastigheten ofta inte hålls och gång-/cykelinfrastrukturen bedöms otillräcklig. En utbyggnad anses därför förvärra situationen, särskilt för barn som ska ta sig till skola och fritidsaktiviteter, och trafiksituationen bedöms inte klara den ökade belastningen.

Det framförs att utfart på väg 104 inte är genomförbar utifrån trafikmängder, tung trafik och att hastighetsgränsen inte efterlevs.

Det efterfrågas hastighetsdämpande åtgärder på väg 104 och Roslösvägen och att lösningar behöver ses över för befintlig bristfällig cirkulationsplats och som tar höjd för ökad trafik.

Kommentarer:

När detaljplanen är färdig och ska börja genomföras kan inte kommunen påverka under vilken tid som detaljplanen ska genomföras. Vad gäller genomförandetiden som regleras i detaljplanen, se kommentar under "Förhållande till översiktsplanen".

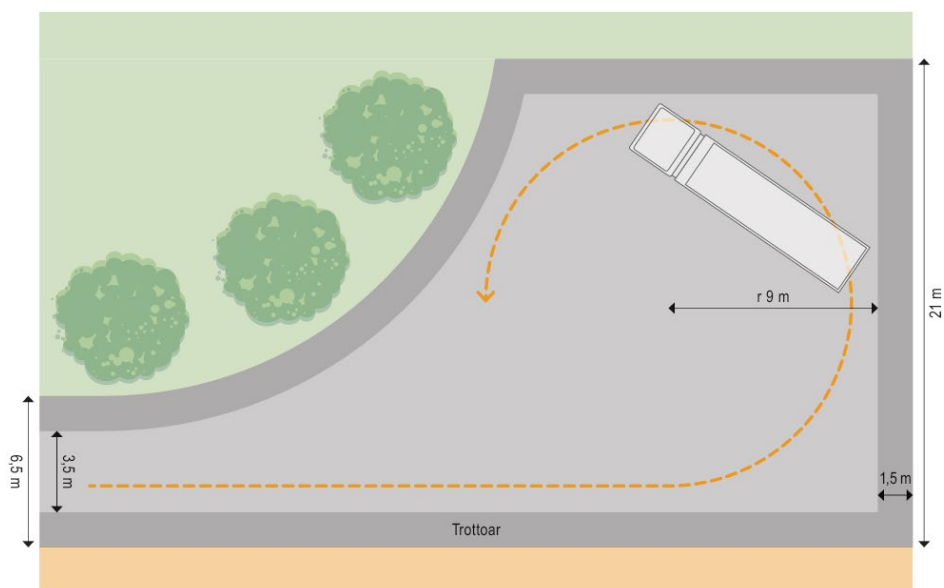
Detaljplanen innebär en ökad trafik men kommunens bedömning är, utifrån framtagen trafikutredning, att detaljplanen har en marginell påverkan på det trafikbuller som befintliga bostäder utsätts för. Detaljplanen föranleder i sig inte att några åtgärder mot buller behöver vidtas för befintliga bostäder. Den största påverkan på trafikbullret för befintliga bostäder är den generella ökningen av trafik som antas att ske fram till år 2040.

Kommunen har beställt nya trafikmätningar för Gårdstångavägen och Roslösvägen som har genomförts i slutet av maj 2026 och resultatet förväntas att levereras under juni månad. Därefter kommer framtagen trafikutredning att uppdateras utifrån aktuella mätningar, både vad gäller flöden och trafikbuller, och kommer att utgå från prognosår 2045. För Gårdstångavägen finns en trafikmätning från 2025 som Trafikverket har genomfört som visar att årsdygnsmedeltrafiken på vägen vid planområdet är 3507 fordon. Det innebär att årsdygnsmedeltrafiken i princip är densamma som för år 2021. Kommunen bedömer därför att en ny uppdaterad trafikutredning inte kommer att föranleda större förändringar i planförslaget och att det är tillräckligt att trafikutredningen uppdateras inför ett antagande av detaljplanen.

Trafikutredningen visar att det är möjligt, utifrån de krav som finns, att anlägga planerade infarter utan att det uppstår några kapacitetsproblem. Trafikutredningen har utgått från framtida beräknade trafikflöden på Gårdstångavägen respektive Roslösvägen. Kommunen ser ingen anledning till att ifrågasätta utredningens resultat och bedömer därmed att inga andra alternativa sätt att angöra planområdet ska utredas. Fotgängare och cyklister kan nyttja den nya gång- och cykelvägen inom området i stället för att använda Roslösvägen., som har bristfällig gång- och cykelinfrastruktur som yttrande tar upp.

Kommunen kommer att titta vidare på frågan om det ska finnas möjlighet att rida inom/genom planområdet.

I granskningsförslaget föreslår kommunen inte längre att Lärkvägen ska stängas av för biltrafik men Åkervägen är i förslaget fortsatt ansluten till bygatan i området. I granskningsförslaget är det flera tomter som planeras i förlängningen av Åkervägen, vilket motiverar att ansluta gatan till bygatan i planområdet. Att anlägga en vändplats i slutet av Åkervägen som uppfyller Mellanskånes Renhållningsaktiebolags (MERAB:s) krav på mått och utrymmen skulle ta orimligt mycket yta i anspråk med tanke på att avfallshanteringen även ska fungera för tomterna västerut.



Figur 1. Bild från "Handbok för avfallsutrymmen, Riktlinjer för utformning av avfallsutrymmen vid ny- och ombyggnation, 2023, ver. 1.0" som visar vilken yta som behövs för att anordna en vändplats för renhållningsfordon.

Eftersom både Parkvägen och Lärkvägen är smala gator så ser kommunen inte att framtida boende kommer välja de vägarna in i området. Om det mot

förmodan ändå skulle uppstå problem i framtiden med mycket trafik på befintliga gator med anledning av detaljplanen, så ser kommunen att det är möjligt att vidta åtgärder. En första åtgärd är till exempel att begränsa vilken trafik som får köra där genom skyltning. Vid behov kan ytterligare åtgärder vidtas.

Miljö och Samhällsbyggnad har fått i uppdrag av kommunstyrelsen att utreda frågan om huvudmannaskapet i tätorter där det är enskilt huvudmannaskap. Utredningen sker i samarbete med Kommunledningskontoret. Utredningen kommer att resultera i ett ställningstagande kring om kommunen ska ta över huvudmannaskapet eller inte. Alla vägföreningar har fått frågan om de vill att kommunen tar över huvudmannaskapet.

I granskningsförslaget har detaljplanen reviderats vid scoutgården. Detaljplanen reglerar nu att en del av ytan ska ha användning för gata för att infart till fastigheter ska vara möjligt. Utifrån den trafik som sker till och från scoutgården ser kommunen att det är möjligt att samordna infarten med gång- och cykelvägen.

Exploatören har efter samrådet anlitat en konsult som har utrett möjliga utformningsalternativ för passagen över Roslösvägen. Kommunen har tyvärr inte rådighet över den mark som krävs för de lösningar som har diskuterats för att skapa en hastighetssäkrad passage för gång och cykel. Inför antagandet av detaljplanen kommer möjligheten att anordna en hastighetssäkrad passage för gångtrafik att utredas vidare. Utifrån Trafikverkets yttrande har kommunen bedömt att det inte är aktuellt att gå vidare med en passage över Gårdstångavägen.

Vad gäller cirkulationsplatsen så är bedömningen att utbyggnadsområdets trafik har en marginell påverkan på framkomligheten för cirkulationsplatsen. Det som påverkar framkomligheten i cirkulationsplatsen mest är den generella ökningen av trafik som beräknas ske fram till 2040. Detaljplanen föranleder därmed inte att några åtgärder behöver vidtas för cirkulationsplatsen för att den ska klara den ökade mängden trafik som planförslaget innebär. Cirkulationsplatsens kapacitet utreddes inför samrådet, vilket redovisas i utredningen "Flyinge ÅTA, Simulering av korsningar".

En framtida ökad trafik förväntas genom byn oavsett detaljplanen eftersom trafiken ökar generellt med åren. Därför finns det ett behov av att lösa trafikproblemen i Flyinge. Det är Trafikverkets ansvar att lösa frågorna kring trygghet och hastighetsefterlevnad på det statliga vägnätet.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafik behöver förbättras med en utbyggnad i så stor omfattning som detaljplanen medger. Ifrågasätter uppgiften om "goda pendlingsmöjligheter" och menar att kollektivtrafiken är otillräcklig; anser att kollektivtrafik behöver förbättras innan byggnation.

Positiv till utbyggnaden, kan leda till positiva effekter på kollektivtrafik och serviceutbud i byn.

Kommentarer:

Dagens turutbud i Flyinge är begränsat, med tio avgångar mot Malmö respektive tio avgångar mot Eslöv under vardagar. Med anledning av detta ligger trafikeringen av Flyinge som en kommande utredning inom trepartssamverkan SKT-Eslöv (Skånetrafiken, Transdev, Eslövs kommun). Flera planer på utbyggnad i Flyinge motiverar en översyn av turtäthet och trafikering av busstrafiken. Kommunen bedömer att den planerade utbyggnaden tillsammans med andra slutförda och pågående detaljplaner bidrar till ett ökat resandeunderlag, vilket på sikt kan skapa förutsättningar för ett förbättrat kollektivtrafikutbud.

Placering och behov av förskola

Förskolans föreslagna placering är ett av de mest kritiserade inslagen i planen. Synpunkterna gäller bland annat:

- placering inom område som enligt översiktsplanen är grönstruktur,
- närhet till befintliga bostäder med negativa konsekvenser i form av buller, insyn och minskad boendekvalitet,
- påverkan på hästverksamhet,
- ökad trafik i känsliga gatumiljöer.
- förslag till ny placering i den norra delen av området - befintlig bebyggelse drabbas inte och trafiken leds bort från väg 104.

Flera ifrågasätter behovsanalysen, tidsperspektivet och varför alternativa placeringar, till exempel i anslutning till befintliga skol- och förskoleområden, inte redovisas tydligare.

Det är ett svagt argument att förskolans placering motiveras av att den ska vara lätt att nå, både till fots, med cykel samt med bil. Det finns andra placeringar i området som kan vara lättillgängliga på samma sätt.

Kommentarer:

Vad gäller förskolans placering inom området som översiktsplanen anger som grönområde, se kommentar under " Förhållande till översiktsplanen ".

I granskningsförslaget har planbestämmelser lagts till för skolområdet som reglerar var byggnader får placeras, vilket tydliggör hur området kan komma att utformas.

Kommunen behöver ha mark för en ny förskola för att vara rustad för framtiden. Behovet av en ny förskola finns inte just nu, men i takt med att antalet bostäder ökar i Flyinge ser kommunen att det finns ett framtida behov.

Placeringen av förskolan har valts utifrån att den ska ligga nära befintlig infrastruktur och kopplingar för gång och cykel till resterande delen av byn. Kommunen står fast vid att placeringen i det södra området är en lämplig placering.

Skola och övrig samhällsservice

Många yttranden lyfter att Flyingeskolan redan idag upplevs vara nära sin kapacitetsgräns. Det anses problematiskt att planera för omfattande bostadsutbyggnad utan samtidigt redovisad plan för utbyggnad av grundskola och annan service. Flera ifrågasätter att planen innehåller ny förskola men inte motsvarande satsning på övrig skolkapacitet. En fråga är om utbyggnaden gör det möjligt att utöka Flyingeskolan med högstadium.

Kommentarer:

Kommunen tar årligen del av befolkningsprognoser som bland annat utgår från planerad bostadsbebyggelse. Utifrån befolkningsprognosen sker avstämning internt mellan berörda förvaltningar för att se vilka framtida behov som finns gällande till exempel skola och förskola. Utöver planerad byggnation påverkar även in- och utflyttningar i Flyinge hur antalet barn förändras över tid. Enligt gällande detaljplan för befintlig skola finns det möjlighet att bygga mer inom skolområdet.

Dagvatten, översvämning och markförhållanden

Det uttrycks stor oro kring dagvattenhantering och översvämningsrisker. Flera yttranden menar att:

- befintlig mark redan idag är fuktig eller vattenkänslig,
- hårdgöring av mark riskerar att förvärra situationen,
- klimatförändringar med ökade skyfall inte tillräckligt beaktats,
- genomförda dagvattenutredningar underskattar riskerna, särskilt vid tjäle i marken.

Det efterfrågas mer robusta lösningar, större försiktighet och tydligare redovisning av konsekvenser för angränsande fastigheter.

Yttrande invänder mot påståendet att det norra diket inte fyller någon funktion utifrån att det står "Det norra diket är igenväxt och vid besöket torrt och fyller i

dagsläget ingen större ekologisk funktion” i planbeskrivningen. Menar att diket är viktigt för avledning vid skyfall och snarare behöver rensas.

Det framförs stark kritik mot dagvatten- och skyfallsbedömningar, yttrande menar att underlagen underskattar framtida regnintensitet och inte tar hänsyn till störtregn vid tjäle (när infiltrationen uteblir). Det nya diket i norr kommer därmed vara underdimensionerat och svämma över, vilket leder till erosion och kollaps av diket med risk för omfattande vattenskador som följd.

Dammen norr om husen på Åkervägen behöver vara större för att ta emot allt vatten.

Yttrande framför att det är felaktig information gällande "Det innebär att diket inte bräddar över planområdet vid ett skyfall", det har förekommit två gånger under de senaste 45 åren att området norr om Åkervägen har svämmat över. Det nya diket i norr behöver göras 2-3 gånger större.

Påtalas risk för källaröversvämningar i befintlig bebyggelse om dagvattendiket blir hårdare belastat i och med mer hårdgjorda ytor.

Finns behov av att undersöka hur genomförandet av detaljplanen påverkar befintliga fastigheter då många fastighetsägare redan idag har problem utifrån en ständig höjning av grundvattennivån.

Det efterfrågas information om exakta marknivåer för framtida bebyggelse för att kunna förstå konsekvenser som marknivåerna får för befintlig bebyggelse utifrån ett dagvattenperspektiv.

Kävlingeån har inte bra miljövärden och ett ökat utsläpp från mer hårdgjorda ytor är inte acceptabelt och behöver utredas mer.

Det framförs att planförslaget riskerar att skapa nya och svårbedömda krav på dagvattenhantering i ett förändrat klimat. När stora ytor hårdgörs med tak och asfalt minskar markens förmåga att ta emot och buffra nederbörd, vilket kan förvärra problem i ett redan ansträngt dagvattensystem i Flyinge

Kommentarer:

Den dagvatten- och skyfallsutredning som har tagits fram för detaljplanen följer praxis för beräkning av de mängder vatten som en utredning bör utgå ifrån. Kommunen anser att utredningen har tagit höjd för ett förändrat klimat i och med att mängden dagvatten och skyfallsvatten (100-årsregn) för området har räknats fram utifrån en klimatfaktor på 1,25. Klimatfaktor är en faktor som läggs till dagens förhållande som en faktor för att beskriva förändringen kopplad till ett ändrat framtida klimat. Klimatfaktor 1,25 innebär en ökning med 25 procent. Utredningen har även tagit höjd för hårdgjorda ytor.

Det södra floddiket hanterar idag bland annat dräneringsvatten som kommer från planområdet. När detaljplanen har genomförts kommer det vattnet i stället nå diket som dagvatten. Dagvatten från planområdet kommer att fördröjas och utsläppsflödet kommer att regleras så det följer dikningsföretagets dimensionerade flöde för jordbruksmark. Kommunen ser därför inte att detaljplanen kommer att innebära en ökad belastning på diket vad avser dagvatten.

Vad gäller "Det innebär att diket inte bräddar över planområdet vid ett skyfall" som står i planbeskrivningen så är det kopplat till det västra diket och inte diket norr om Åkervägen som yttrandet avser. Kommunen menar inte att diket vid Åkervägen inte fyller någon funktion idag, det som står i planbeskrivningen gällande "Det norra diket är igenväxt och vid besöket torrt och fyller i dagsläget ingen större ekologisk funktion" så har det att göra med djur- och naturvärden (ekologisk funktion). Det handlar inte om funktionen att ta hand om vatten.

Innan detaljplanen antas kommer området att förprojekteras, då kommer höjder att studeras ytterligare för området och vad det innebär för befintliga fastigheter.

Inför granskningen har en kompletterande dagvatten- och skyfallsutredning tagits fram som innehåller påverkan på Kävlingeån och behov av rening. Dagvatten kommer att renas i frödröjningsytan för att minimera påverkan på Kävlingeån.

Detaljplanen tar höjd för att befintlig vattensituation i Flyinge inte ska förvärras, både vad gäller dagvatten och skyfall.

Byggnationens påverkan på närboende

Många närboende framför synpunkter på:

- höga byggnadshöjder, särskilt för flerbostadshus och förskola,
- insyn, skuggning och påverkan på privatliv och utemiljöer,
- byggnation nära tomtgränser,
- risk för skador på äldre byggnader, VA och ledningar under byggskedet.

Det framförs krav på garantier, tydligare reglering av marknivåer och bättre underlag kring byggskedets påverkan.

Det saknas en redovisning av hur förskolans område ska utformas och vilka konsekvenserna blir på befintlig bebyggelse. En mer detaljerad beskrivning efterfrågas. Det saknas även en redogörelse av vilka ljudnivåer som uppstår från förskolans aktivitet. Placeringen av förskolan har inte tagit hänsyn till bullerpåverkan på befintliga bostäder.

Det saknas en redovisning av konsekvenser på landskapsbilden för befintliga fastigheter på bland annat Parkvägen och Åkervägen. Genomförd sol- och skugganalys omfattar inte alla angränsande fastigheter och är felaktigt utförd för fastigheten Östra Gårdstånga 8:5.

Det efterfrågas en undersökning av närliggande fastigheters skick och ett tydligt åtagande/garanti att bygg- och utredningsarbeten inte orsakar skador på fastigheter.

Det påtalas att planen medför påverkan i form av skakningar, ljusstörning och sikt.

Det efterfrågas tydligare information kring de hälsorisker 15 års byggnation medför, byggdamm, byggtrafik och byggbuller.

Kommentarer:

I granskningsförslaget tillåter detaljplanen fortsatt en högre nockhöjd för flerbostadshus och förskola. Flerbostadshusen har dock flyttats och för skolområdet preciserar detaljplanen var byggnader får placeras. Inför granskningen har detaljplanen reviderats avseende höjdbestämmelser för planerad byggnation vid Gårdstångavägen och Åkervägen.

Innan detaljplanen antas kommer området att förprojekteras, då kommer höjder att studeras ytterligare för området och vad det innebär för befintliga fastigheter.

I granskningsförslaget har planbestämmelser lagts till för skolområdet som bland annat reglerar hur byggnader får placeras. Huvudbyggnad måste placeras i den västra delen av skolområdet vilket innebär att befintliga fastigheter inte påverkas av själva byggnaden. Kommunen har inte någon särskild redogörelse för vilka ljudnivåer som uppstår från förskolans aktivitet. Placeringen av förskolan har valts utifrån att den ska ligga nära befintlig infrastruktur och kopplingar för gång och cykel till resterande delen av byn.

Skugganalyser har uppdaterats men omfattar endast de fastigheter som kommunen bedömer kan bli påverkade av skuggbildning med anledning av granskningsförslaget, vilket är bostäder vid Gårdstångavägen och vid Åkervägen. Fastigheter vid Parkvägen är inte med eftersom skolbyggnaden måste placeras i den västra delen av skolområdet enligt granskningsförslaget och byggnaden kan därför inte innebära skuggpåverkan på fastigheterna. I planbeskrivningen till granskningskedet lyfts att landskapsbilden för befintliga fastigheter kommer att förändras i och med detaljplanen.

Vad gäller byggskedets påverkan så är det kommunen som är ansvarig för att anläggandet av allmän plats sker på ett sådant sätt att kringliggande fastigheter inte tar skada. För kvarteretsmark är det den som bygger som har ansvar att hantera frågan.

Vad gäller hälsopåverkan under byggnation så har verksamhetsutövare (den som bygger i detta fall) ett ansvar att förebygga miljöproblem som buller, damm med mera från byggarbetsplatsen. Det finns riktvärden för buller från byggarbetsplatser som ska följas. För ytterligare information för vad som gäller vid byggnationer kan miljöavdelningen på kommunen vara behjälpliga.

Naturvärden, grönstruktur och djurliv

Flera yttranden betonar vikten av att bevara grönområden, öppna landskap och biologiska värden. Det framförs synpunkter om:

- bristande hänsyn till fridlysta arter,
- otillräckliga naturinventeringar,
- behov av sammanhängande grönstruktur och rekreativa ytor,
- koppling till biosfärområdet Storkriket.

Många anser att planen inte i tillräcklig grad tar höjd för natur- och rekreationsvärden.

I yttrande framförs kritik mot kommunens bedömning att planen inte medför betydande miljöpåverkan och lyfter att exploateringen skulle tränga undan djurliv och påverka habitat. I yttrande nämns flera arter som upplevs nyttja området och menar att kommunen inte har tagit tillräckligt med hänsyn till dessa. Det efterfrågas en mer omfattande bedömning av projektets miljöpåverkan.

Det framförs kritik mot att natur- och kulturvärdena inte hanteras på ett sätt som lever upp till ambitionen i ett biosfärområde och att det saknas en beskrivning av hur planen tar höjd för ett hållbart samspel mellan människan och lokala naturvärden.

Det påtalas behov av en ny undersökning för djurlivet, den genomförda visar på 1 årsgröda men det har alltid funnits massor av grodor i den delen av Flyinge.

Kommentarer:

Efter samrådet har en artskyddsutredning tagits fram för detaljplanen.

Utredningens innehåll och resultat finns återgett i planbeskrivningen.

Artskyddsutredningen visar att det inte finns någon risk att planförslaget innebär en negativ påverkan på arterna groddjur, fladdermöss och raphöna utifrån det skydd som respektive art har.

Efter samrådet har även särskilt skyddsvärda träd inventerats i området.

Infarten vid Gårdstångavägen har flyttats österut för att minska risk för skada på ett särskilt skyddsvärt träd. Den östra lövträdsdungen, med identifierade naturvärden enligt naturvärdesinventeringen, planläggs i granskningsförslaget för natur i stället för skola som i samrådsförslaget.

Planläggning av natur har tagit hänsyn till värden som har identifierats som värdefulla i framtagna utredningar kopplat till djur och natur.

Kommunen anser att detaljplanen tar höjd för att värna om naturvärden på platsen. De identifierade naturvärdena säkerställs i planförslaget och kommunen kommer att ta fram skötselplan för naturområdena. Det kommer i sin tur innebära att områdena blir mer tillgängliga vilket kommer att öka möjligheten att ta del av naturvärdena på platsen.

Kommunen ser inte att det finns ett behov av att göra en mer omfattande bedömning av miljöpåverkan än vad som redovisas i planbeskrivningen.

Samråd i frågan om betydande miljöpåverkan har genomförts med Länsstyrelsen i samband med samrådet för detaljplanen. Utifrån aktuellt underlag i samrådet delar Länsstyrelsen kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Utformning och koppling till befintlig bebyggelse

Det är positivt med detaljerade gestaltningskrav för att säkra småskalighet, men detaljstyrningen gör att planen blir för låst och begränsar framtida flexibilitet. Det framförs även att bygatan riskerar att inte bli levande om parkering/förråd placeras mot gatan. Det föreslås därför en mer varierad bebyggelsestruktur med inspiration från lokal gatuhusbebyggelse samt möjlighet till funktionsblandning, exempelvis centrumverksamhet (C).

Planförslaget behöver bättre anpassas till befintlig struktur mot Gårdstångavägen och Roslösvägen. Befintlig bebyggelse har en tydlig koppling till gaturummet, men planförslaget har inte tagit hänsyn till det.

Det finns en motsättning att en gällande detaljplan i angränsning till området tillåter en lägre höjd en föreslagen förskola på 12 meters höjd.

Det föreslås att flerfamiljshus utesluts eller placeras i den norra delen med hänsyn till hästhållning, insyn och skuggpåverkan.

Det föreslås att nockhöjden på fastigheter ska vara maximalt 8 meter för att begränsa höjdskillnaden till befintlig bebyggelse på till exempel Åkervägen, Parkvägen och Gårdstångavägen.

Kommentarer:

I granskningsförslaget tillåter detaljplanen att det i vissa bostadsområden, i huvudsak längs med bygatan, får uppföras småskalig centrumverksamhet som ett komplement till bostadsanvändningen. Illustrationsplanen visar ett exempel på hur området kan utformas utifrån detaljplanens bestämmelser, men den kan genomföras på flera olika sätt. Plankartan innehåller färre utformningsbestämmelser i granskningshandlingen och detaljplanen ställer därmed inte samma krav som i samrådshandlingen.

Planförslaget har reviderats mot Roslösvägen. Trafikverket är restriktiva med nya anslutningar så kommunen har inte sett det som ett möjligt alternativ att spegla befintlig struktur på den östra sidan av Roslösvägen. Vid Gårdstångavägen är det i granskningsförslaget endast tillåtet med parhus och friliggande enbostadshus och det kan uppföras byggnader på en fjärdedel av fastigheten, vilket gör att planförslaget är i linje med befintlig struktur längs Gårdstångavägen.

Föreslagen nockhöjd på förskolan utgår från att det ska vara möjligt att bygga en förskola i två plan. Om det byggs en förskola i den storleken att det ska få plats 140 barn kommer byggnaden att bli en större volym än befintlig bebyggelse oavsett om den är i ett eller två plan. Genom att bygga en förskola i två plan används marken som ianspråkats för skola mer effektivt.

I granskningsförslaget är området för flerbostadshus kvar i den södra delen, men har flyttats så det ligger i den västra delen i höjd med Åkervägen.

Planförslaget har till granskningen revideras gällande nockhöjd på bostadsbebyggelse vid Gårdstångavägen och Åkervägen. Högsta tillåtna nockhöjd vid Åkervägen har ändrats till 7 meter och högsta tillåtna nockhöjd vid Gårdstångavägen har ändrats till 9 meter.

Bostadsformer

I stället för att bara fokusera på villor/radhus till traditionella kärnfamiljer bör planen även möjliggöra för boendalternativ för äldre, ungdomar, studenter och ensamstående, som komplement till befintlig bebyggelse som domineras av småhus i form av villor och radhus.

Kommentarer:

Kommunen ser att det är möjligt att uppföra flera olika typer av bostadsformer utifrån detaljplanens bestämmelser.

Verksamheter och mötesplatser

Det påtalas även att det saknas ett fungerande "centrum" i Flyinge och att det finns behov av verksamhets- och samlingslokaler inklusive för ungdomar. Det lyfts även att det behövs en ny öppen yta för allmän samlingsplats eftersom det anläggs en ny lekplats på befintliga Gröningen. Det påtalas även att det råder brist på hotell/vandrarhem i området, vilket kan vara angeläget att lyfta in i den nya detaljplanen eftersom antalet besökare kommer att öka i och med ny evenemangsarena på Flyinge Kungsgård och etableringen av det nya Biosfärområdet Storkriket.

Det föreslås att detaljplanen bör möjliggöra för C, centrumverksamhet i en större omfattning än i samrådsförslaget för att skapa en levande by med olika sorters boende och verksamheter.

Kommentarer:

I samband med anläggandet av lekplatsen på Gröningen hade kommunen en dialog med byalaget om tillgång till grönyta för att fira midsommar. En ny plats för att fira midsommar finns i anslutning till fotbollsplanerna.

I granskningsförslaget tillåter detaljplanen att det i vissa bostadsområden, i huvudsak längs med bygatan, får uppföras småskalig centrumverksamhet som ett komplement till bostadsanvändningen.

Kultur och arkeologi

Underlaget bedöms brista i redovisning av kulturmiljö och arkeologi. Planförslaget anses riskera att påverka riksintressets slotts- och odlingslandskap, och bebyggelsens omfattning, gestaltning och höjder (särskilt förskola och flerbostadshus) anses dåligt anpassade till områdets karaktär.

Kommentarer:

Detaljplanen har kompletterats avseende arkeologin, som finns redovisat i planbeskrivningen till granskningen.

Kommunen har inte ändrat sin bedömning gällande detaljplanens påverkan på riksintresset.

Planförslaget har reviderats för att anpassa höjder för ny bebyggelse vid Åkervägen och Gårdstångavägen till närliggande fastigheter. I granskningsförslaget regleras var byggnader får placeras inom skolområdet, vilket minskar påverkan på närliggande befintlig bebyggelse.

Dialogmöte 29 augusti 2023**Minnesanteckningar från dialogmötet**

Plats: Flyingeskolans matsal

Datum: 24 oktober 2023

Närvarande från Eslövs kommun: Sofia Svensson, planarkitekt, Mikael Vallberg, plan- och exploateringschef och Alice Petersson, mark- och exploateringsingenjör

Närvarande från exploitören: Claes Ramel (fastighetsägare), John Olof Sundström (projektledare)

Trafik

- Det skulle behövas rondeller vid de nya anslutningarna (mot Roslövsvägen och mot Gårdstångavägen) för att klara den nya trafiken.
- Trafiksituationen är inte bra. Det är mycket trafik, fortkörningar och trångt i rondellen. Befintliga problem behöver lösas först.
- Det går mycket tung trafik i byn. Speciellt under hösten när bettransporterna pågår. Det har varit och är problem med vibrationer och sprickor i befintliga hus.
- Befintlig trottoar vid Roslövsvägen, bredden på den som står i planbeskrivningen stämmer inte.
- Om Lärkvägen stängs av för biltrafik måste den ske via Parkvägen i stället. Parkvägen är smal och svårframkomlig när det står parkerade bilar på den. Ingen bra idé att stänga av Lärkvägen för biltrafik.
- Fastighetsägare till fastighet vid Lärkvägen behöver använda gatan bl.a. för att lasta av ved. Hela gatan behöver inte stängas av, det kanske är tillräckligt att hindra infart/utfart till Roslövsvägen så att de fortfarande kan använda gatan.
- Bilar som nöjeskör från Roslövsvägen till Gårdstångavägen via Lärkvägen och Parkvägen. Finns risk att detta kommer ske via Parkvägen och Åkervägen om Åkervägen kopplas ihop med det nya området. Det skulle kunna förebyggas genom att genomföra åtgärder så att det inte är tillåtet att passera för bilar till det nya området och att bara tung trafik får köra där, sopbilar etc.
- Parkering ska anordnas på den egna tomten, men hur blir det med gästparkering? Kommer man kunna stå längs med gatan?
- Trafikmätningen för Roslövsvägen i trafikutredningen behöver göras om. Det är en gammal mätning som genomfördes under corona, den speglar inte verkligheten.
- Scoutgården har verksamhet två gånger i veckan, det är ganska stökigt på gatan runtomkring då med parkerade bilar.
- Gårdstångavägen bör ledas om runt Flyinge. Det var något som Trafikverket tittade på förr men planerna lades ner.

- Hur ska utfarten mot Gårdstångavägen utformas? Det kan vara väldigt svårt att komma ut från Parkvägen idag.
- Trafiken blir ett problem, kan man bygga en förbifart förbi Flyinge.
- Trafikutfarten mot Gårdstångavägen ser farlig ut. Folk kör snabbt där.
- Folk kör fort även på Roslösvägen. Det borde vara fartkameror på båda.

Befintlig skola (Flyingeskolan)

- Kapacitet, det är redan trångt och dåligt med utrymme idag. Hur ska fler barn kunna få plats. En ny förskola innebär fler barn i skolålder.
- Hur har den befintliga Montessoriskolan i Lunds kommun beaktats av Barn och Utbildning vid prognosen av barn till den nya förskolan?

Befintlig hästhållning och verksamheter

- Det finns ett inrett godkänt stall på grannfastigheten vid Gårdstångavägen. Det kommer att användas och utifrån skyddsavstånd behöver bostäder och förskola flyttas.
- Flyinge är känt för sin hästhållning, risk att en del av Flyinges identitet byggs bort.
- Om planen ska främja hästverksamheten i Flyinge – varför begränsar man då den befintliga hästverksamheten?
- Ridvägen som är utpekad i illustrationsplanen är en återvändsstig och kommer aldrig att kunna användas för ridning.
- Oro finns för framtiden. Om någon anmäler hästverksamhet för nära de nya bostäderna – gör myndigheter samma bedömningar då som nu?
- Distriktsveterinären är viktig för byn, tvinga inte bort dem.
- Vi har ett stall med 3 hästar. De får inte klaga på oss.

Flerbostadshus

- Det blir inte bra med ett trevåningshus vid Gårdstångavägen och passar inte in i mötet med byn.
- Byggnad vid Gårdstångavägen, det skulle passa bättre in om den kunde placeras närmare vägen, som i andra delar av byn.
- Flerfamiljshuset passar inte.

Ny förskola

- Planerad förskola, den borde placeras längre norrut i området.
- Hur ska den nya förskolan se ut? Det finns inga ritningar för den, men för övrig föreslagen bebyggelse.
- Hur bevaras träden i skogsdungen vid förskolan? Det finns en risk att de måste tas ner på grund av säkerhetsrisken för barnen.

- Ska marken vid förskolan höjas?
- Förskolan kommer att störa.
- Nä, jag bor nära en förskola, det är lugnt när jag är hemma på kvällar och helger.
- Vi behöver veta var byggnaden ska ligga på förskoletomten, det påverkar vår utsikt.
- Förskolan, är detta verkligen den bästa lokaliseringen i Flyinge?

Planerad bebyggelse i övrigt

- Det nya området förstör för befintlig bebyggelse.
- Hela området behöver inte planläggas. Det skulle räcka om den norra delen planläggs.
- Utformning av bygatan, hur blir den när parkering och utfarter kommer ske längs med den. Tänk om det skulle kunna bli gatuhus istället, det hade gett en annan karaktär.
- Centrumbebyggelse skulle kunna tillåtas inom området också och inte bara nere vid Gårdstångavägen.
- Varför tillåts två våningar på den planerade bebyggelsen med friliggande villor vid Åkervägen? De flesta av de befintliga husen längs vägen är envåningshus. Det är bättre om det fortsätter vara en våning längs den vägen.
- Det är bra att det byggs, byn behöver mer folk.
- Det bör ställas hållbarhetskrav på husen.
- Från scoutgården och söderut är ett fint landskapsrum. Bygg inte bort det.
- Det är för mycket hus. Det borde vara några hästgårdar istället.
- Den del av planförslaget som angränsar mot Roslövsvägen behöver ses över. Märklig grönyta mellan föreslagen gata och Roslövsvägen, hur kommer den se ut? Det blir mycket när föreslagen gata och Roslövsvägen ligger parallellt nära varandra. Föreslagen bebyggelse borde ansluta bättre till karaktären längs med Roslövsvägen.

Övergripande Flyinge

- Det skulle behövas boende för äldre. Det finns de som inte vill flytta från byn.
- Det finns behov av större samlingslokaler.
- Flyinge är bra som den är. Det behövs inga stora förändringar. De som bor i Flyinge gör det för att den är bra som den är. Det är en stor bygemenskap.
- Det finns ingenstans för ungdomarna att ta vägen. Det kommer bli fler ungdomar när de nya bostäderna bebyggs. Man behöver satsa mer på dem.

Vatten och el

- Kapacitet vatten och avlopp, hur är det möjligt att fastighetsägaren väster om Flyngeskolan inte kunde bygga men att det här går att bygga?
- Den planerade transformatorstationen i parkområdet bör flyttas till västra delen av parken istället.
- Det kommer att ta fem år innan det kommer att finnas elkraft till hela området.
- Behöver reningsverket byggas om för att klara utbyggnaden?

Genomförande

- Etappindelning och möjlighet för kommunen att kunna styra hur den ska ske.
- I planen vid ängen i Flyinge är det inte kommunalt huvudmannaskap med hänvisning till att det är enskilt huvudmannaskap i byn redan.
- Gemensamhetsanläggning, varför nya fastigheter ska ingå i den befintliga. Det blir orättvist om de nya fastigheterna kan påverka gatorna i gemensamhetsanläggningen.
- Det finns ingen byggherre än. Markägaren kommer inte att bygga själv.
- Kan man tvinga fram ändringar på kringliggande gatunät när området byggs?

Övrigt

- Planläggning av jordbruksmark.
- Kommunen vill värna om kulturmiljön, hur har kommunen kunnat tillåta bostadshuset i trä vid Parkvägen? Det passar inte alls in.
- Det här projektet hade lika gärna kunnat planeras någon annanstans. Det är ingenting som är unikt med det.
- Hur kommer detaljplanen att påverka marknadsvärdet på befintliga hus?
- Orolig för jordbruksmarken.
- Vilka är byggherrens största utmaningar?
- Bygg en liten hästby istället.

Kommunledningskontoret, Tillväxtavdelningen

Mikael Vallberg
Plan- och exploateringschef

Sofia Svensson
Planarkitekt