



ESLÖVS
KOMMUN

FÖRDJUPAD ÖVERSIKTSPLAN FÖR ÖSTRA ESLÖV

Antagen av
kommunfullmäktige
20 juni 2022



Beställare

Kommunstyrelsen i Eslövs kommun

Styrgrupp

Åsa Simonsson, tillväxtchef (t.o.m. april 2021),
Tillväxtavdelningen

Mikael Vallberg, planchef, Tillväxtavdelningen

Lars Persson, näringslivschef (tf. avdelningschef maj
2021–august 2021), Tillväxtavdelningen

Dave Borg, förvaltningschef Miljö och Samhällsbyggnad

Projektledare

Moa Åhnberg, planarkitekt

Medverkande

Den fördjupade översiktsplanen har tagits fram av
kommunledningskontorets tillväxtavdelning med hjälp
av medarbetare inom övriga förvaltningar.

Illustrationer och sektionsskisser

Radar Arkitektur och Planering AB framsida, sid. 16,
28, 29, 31, 32, 34, 35, 37, 40, 42, 44, 48, 49, 52, 53, 57, 60,
62, 64, 108, 110, 111, , 113, 114

Kamikaze Arkitekter AB framsida sid. 12, 30, 33, 36, 39,
41, 83, 138, 154

Nyréns arkitektkontor sid. 140, 141, 160, 161, 162

Region Skåne sid. 147, 148

MalmöLundregionen sid. 149, 150

Övriga kartor

Miljö och Samhällsbyggnad och Kommunlednings-
kontoret

Eslövs kommuns stadsplan från 1913 sid. 87, 124

Geodata har hämtats från nedanstående myndigheter-
med upphovsrätt ©:

Lantmäteriet Geodatasamverkan, Eslövs kommun

Öppen data (CC0):

Naturvårdsverket, Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelserna,
Trafikverket

Övriga rättigheter

Christoffer Borg Mattisson sid. 4, 20, 26, 27, 40, 44, 46,
47, 48, 50, 52, 54, 56, 57, 61, 62, 64, 132

Digitaltmuseum.se/Järnvägmuseet sid. 96, 97

Eslövs Bostads AB:s bildarkiv sid. 99

Föjers arkiv sid. 38, 86, 95, 98

Håkan Sandbring sid. 37, 44, 45, 116, 130

iStockphoto sid. 55, 145

Lantmäteriets historiska kartarkiv sid. 89, 92

Leif Gustafsson sid. 29

Susanne Hultman sid. 95

Trafikverket sid. 128

Övriga foton är tagna av personal på Eslövs kommun

Layout

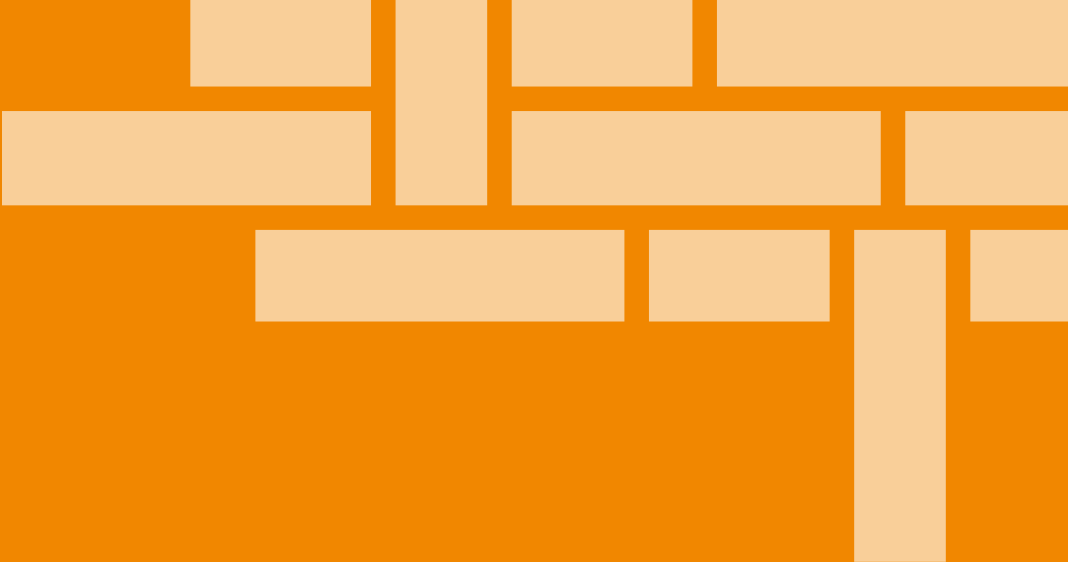
Kommunikationsenheten, Kommunledningskontoret

INNEHÅLL

Del 1 – Introduktion	5	Del 4 – Genomförande	133
Förord	6	Planeringsprinciper och aspekter att beakta i den vidare planeringen	134
Det här är en översiktsplan	7	Genomförandeprojekt	134
Geografisk avgränsning	8		
Planprocess	9		
Del 2 – Planförslag	13	Del 5 – Mål	139
En stad formad av järnvägen	14	Politiska utgångspunkter och mål för den översiktliga planeringen	140
Planförslag – sammanfattning	17	Agenda 2030	142
Planeringsprinciper	21	Jämställdhet och jämlikhet	144
Markanvändningskarta	22	Nationella, regionala och lokala mål och styrdokument	144
Områden i östra Eslöv	28		
Järnvägsstaden	29	Del 6 – Konsekvensbeskrivning	155
Bruksstaden	40	Konsekvenser	156
Berga	44	Miljöbedömning	156
Berga trädgårdsstad	48	Översiktsplan Eslöv 2035	159
Idrottsparken	53	Planeringsprinciper	165
Stråk i östra Eslöv	56		
Östergatan/Ringsjövägen	57	Del 7 – Länsstyrelsens granskningsyttrande	169
Per Håkansson's väg	62		
Trehäradsvägen	64		
Del 3 – Temaområden	67		
Gröna och blå strukturer	68		
Transporter och transportinfrastruktur	74		
Skolor och förskolor	81		
Kulturmiljö	84		
Näringslivsstruktur	100		
Miljöfarliga verksamheter och led för farligt gods	102		
Miljökvalitetsnormer för vatten, omgivningsbuller och luftkvalitet	117		
Teknisk försörjning	120		
Risk för skador på den byggda miljön som kan följa av översvämning, ras, skred och erosion som är klimatrelaterade	122		
Riksintressen	123		

Miljökonsekvensbeskrivning finns tillgänglig som bilaga på eslov.se/ostraeslov.





Del 1 – **Introduktion**

FÖRORD

Eslövs kommun har de senaste 10 åren vuxit med drygt 2 500 invånare och nästan 1 200 arbetstillfällen. *Fördjupad översiktsplan för östra Eslöv* är en del av strategin för att både möta en fortsatt befolkningsökning och utveckla Eslöv för dem som redan bor och verkar här.

Centralt beläget i staden är det ett område som kan bidra till att Eslöv stärks som ort både i ett lokalt och i ett regionalt skånskt sammanhang.

Nya bostäder byggs på i huvudsak redan ianspråktagen mark istället för att använda oexploaterad mark. Fler bostäder ger i sin tur ett större underlag för exempelvis restauranger och butiker. Det centrala läget i direkt anslutning till järnvägsstationen ger samtidigt förutsättningar för ett hållbart resande, med goda gång-, cykel- och kollektivtrafikförbindelser. Det gynnar både de boende och de som besöker östra Eslöv, till exempel eleverna på gymnasieskolan och de som utövar idrott på Berga. En utveckling av östra Eslöv möjliggör också nya mötesplatser och gröna och trivsamma miljöer både för invånare och för besökare.

Utveckling av östra Eslöv är en viktig pusselbit för att göra Eslöv till en ännu mer attraktiv stad, med fokus på hållbar utveckling både socialt, ekonomiskt och miljömässigt.

Den fördjupade översiktsplanen ger en samlad strategi och målbild för utvecklingen i östra Eslöv. Den synliggör både områdets potential och de utmaningar som finns.

Johan Andersson
Kommunstyrelsens ordförande

DET HÄR ÄR EN ÖVERSIKTSPLAN

Översiktsplanen är kommunens avsiktsförklaring om hur den fysiska miljön bör användas, utvecklas och bevaras. Varje kommun ska ha en aktuell översiktsplan som omfattar hela kommunen.

Översiktsplanen är inte bindande men ska ge vägledning för beslut om hur mark- och vattenområden samt den byggda miljön ska användas. Planen ska både vara strategisk och utgöra underlag för beslut i plan- och lovärenden. En översiktsplan ändrar inte förutsättningarna för redan antagna detaljplaner och pågående markanvändning, men den påverkar nya planläggningsprocesser.

Den ska ge stöd i kommunala beslut och prioriteringar för att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö. För att kunna göra det är det viktigt att inte planera enskilda byggprojekt var för sig, utan att sätta dem i ett större perspektiv – både geografiskt och tidsmässigt. I en översiktsplan står de allmänna intressena i fokus.

Översiktsplanering är också ett instrument för dialog mellan kommun och stat kring riksintressen och i planen ska kommunen redovisa hur hänsyn tagits till dessa.

En fördjupad översiktsplan för östra Eslöv

En fördjupning av översiktsplanen är en vidareutveckling av den kommunomfattande översiktsplanen. En fördjupning kan omfatta ett tematiskt område eller en geografisk del av kommunen. En ändring för en del av översiktsplanen kan täcka allt från större områden till enskilda stadskvarter. Detaljeringsgrad beror på syftet och de aktuella planeringsfrågorna. En fördjupning kan till exempel tas fram för tätorter eller kommundelar där det finns stor konkurrens mellan olika intressen och anspråk.

Fördjupningar fungerar som en länk mellan den kommunomfattande översiktsplanen och detaljplanen och gör den översiktliga planeringen mer konkret. Därmed kan även medborgarnas förståelse för kommunens avsikter med den framtida markanvändningen öka.

Ambitionen är att fördjupningen av översiktsplanen för östra Eslöv bidrar till att uppnå de övergripande målen från kommunens översiktsplan: regional kärna, hållbara lägen, lätt att leva livet.

Syftet med arbetet är att ge en samlad strategi och målbild för utvecklingen i östra Eslöv. Den ska synliggöra områdets potential och även visa de utmaningar som finns. Planen ska både vara strategisk och vägledande för till exempel planläggning och lovgivning.

GEOGRAFISK AVGRÄNSNING

Det aktuella planområdet är cirka 180 hektar och ligger i östra Eslöv mellan Södra stambanan och Östra vägen (väg 17/113). I norr avgränsas området strax norr om Pärlgatan och av Harjagersvägen, i söder av Trehäradsvägen.

Planområde



Teckenförklaring

--- Planområde

I den kommunövergripande översiktsplanen från 2018 är ett något mindre område utpekade för stadsomvandling, cirka 160 hektar jämfört med cirka 180 hektar. Anledningen till detta är förändrade mål för den framtida utvecklingen av bostadsbeståndet i Eslöv.

När kommunen inledde arbetet med den fördjupade översiktsplanen angav då gällande bostadsförsörjningsprogram (antaget 2016 med 2025 som målför) ett behov av 700–1 000 nya bostäder i östra Eslöv. I den kommunövergripande översiktsplanen som sträcker sig till år 2035 har planområdet därefter blivit utökat och antalet bostäder som ska tillkomma är 1 600 st.

Under 2020-2021 har det pågått en revidering av riktlinjerna för bostadsförsörjning och Eslövs kommun antog en ny bostadsförsörjningsstrategi under hösten 2021. Den nya strategin kompletterar tidigare ställningstaganden om bland annat utbyggnation genom hållbar förtätning, fokus på kollektivtrafiknära lägen och utveckling

av östra Eslöv med ett fokus på fler småhus och bostadsrätter. (Läs mer under rubriken Bostadsförsörjningsprogram på sidan 151.)

Detta motiverar en utökning av planområdet jämfört med den kommunövergripande översiktsplanen. Den fördjupade översiktsplanen har till år 2035 samma antal tillkommande bostäder som den kommunövergripande planen, men eftersom den också presenterar en utveckling som sträcker sig förbi år 2035 finns ytterligare 950 bostäder med.

Det utökade planområdet är i den kommunövergripande översiktsplanen utpekad för verksamheter och ytan är även detaljplanelagd för verksamheter "av icke-störande karaktär" samt natur. Eslövs kommun har på en övergripande nivå gjort en bedömning av det framtida behovet av verksamhetsmark genom att studera hur efterfrågan sett ut. Bedömningen är att kommunen kan tillgodose behovet till år 2035 med befintliga verksamhetsområden samt genom att utveckla det verksamhetsområde som är utpekad i den kommunövergripande översiktsplanen norr om Eslövs flygplats.

Område för stadsomvandling - kommunövergripande översiktsplan



Område utpekad för stadsomvandling i den kommunövergripande översiktsplanen från 2018.

PLANPROCESS



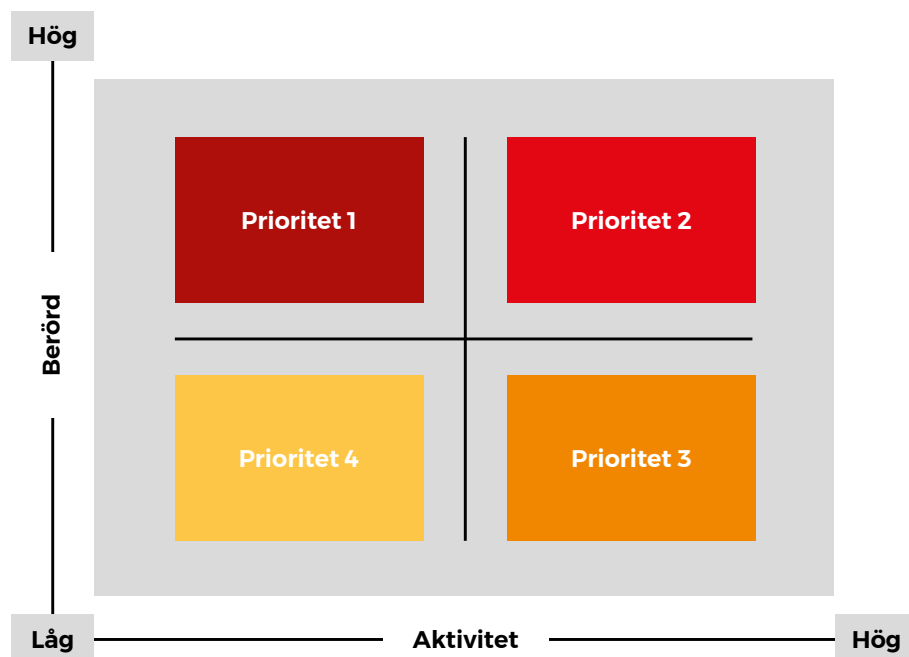
En översiktsplaneprocess består av olika steg och kommunen bearbetar planförslaget i flera omgångar innan det är klart.

Medborgardialog

En del av arbetet med att ta fram en översiktsplan handlar om att föra dialog med medborgare, tjänstepersoner, organisationer, företag samt andra myndigheter och föreningar, alltså de som ska leva, verka och bo på den plats som planen gäller för. En viktig del är att lyssna på barn och ungas utvecklingstankar om sin närmiljö, en plats där de möjligtvis bosätter sig i framtiden.

Eslövs kommuns ambition är att medborgardialog ska användas i de processer och projekt där det är relevant samt där det finns en vinst för både kommun och medborgare att genomföra en dialogprocess. Medborgardialog ska användas för att bygga starkare beslutsunderlag samt för att inkludera medborgare i frågor där deras idéer och tankar kan lyftas och förbättra de processer och projekt som kommunen driver. Ambitionen är att fler nämnder, förvaltningar och verksamheter ska ta tillvara på medborgarnas idéer och inspel för att stärka tilliten till kommunen som organisation och för att skapa nya lösningar i samverkan med Eslövs medborgare.

Enligt Eslövs kommuns policy och rutin för medborgardialog ska kommunen sträva efter att nå de grupper i samhället som är mest berörda och som annars inte är så aktiva i samhällsfrågor (prioritet 1 i modellen nedan). Det är därför viktigt att arbeta med uppsökande verksamhet (framförallt till de grupper som tillhör prioritet 1 och 2 i modellen). Arbetet är viktigt oavsett om det gäller medborgare, näringsliv eller den idéburna sektorn. Ofta har yngre och socioekonomiskt utsatta individer en tendens att inte medverka i lika stor utsträckning som andra medborgare.



Medborgardialog som en del av styrprocessen. Y-axeln visar hur berörd en person är av en specifik fråga. X-axeln visar hur aktivt en person deltar i samhällsdebatten. Illustration från Sveriges kommuner och regioner.

Dialoger under samrådperioden och fortsatt arbete

Samrådsperioden för den fördjupade översiktsplanen för östra Eslöv pågick under det sista kvartalet 2020. Samrådet påverkades av den pågående coronapandemin och kommunen fick anpassa det planerade upplägget för dialoger med medborgare, näringsidkare och andra intressenter efter rådande omständigheter.

Det var till exempel inte möjligt att anordna ett stort samrådsmöte, istället genomförde politiker och tjänstepersoner fyra så kallade pop up-möten på olika platser inom planområdet. Som ett komplement till dialogerna tog kommunen även fram en informationsfilm och informationsskyltar som stod uppställda ute i staden samt i stadshusets entré.

Tjänstepersoner på kommunen har också haft digitala möten med näringsliv och idéburen sektor. Planförslaget presenterades även på Eslövs kommuns näringslivsdag.

För att göra planförslaget tillgängligt för så många som möjligt har det blivit publicerat som en digital version med tillhörande webbkarta på kommunens hemsida.

Ambitionen med aktiviteterna under samrådstiden har varit att arbeta utifrån Eslövs kommuns policy för medborgardialog och nå de grupper som är mest berörda av planförslaget med extra fokus på dem som inte vanligtvis är aktiva i den här typen av processer.

Under samrådet har kommunen fått in många synpunkter och haft många givande samtal. Dock har det delvis varit svårt att nå de prioriterade grupperna. Därför behöver kommunen lägga resurser på att fortsätta detta arbete. Det handlar framförallt om att involvera de boende på Bergaområdet, att ta vidare idéerna om ett gemensamt arbete mellan kommun och idéburen sektor i Idrottsparken samt att involvera barn och unga i utvecklingen av östra Eslöv. Här spelar det genomförandeprojekt för östra Eslöv som startar under 2022 en viktig roll. Ett exempel på sätt att få ett barnperspektiv på vidare planläggning och genomförande är att ha en dialog med barn gällande områdets nya förskolor. Vad tycker de är viktigt för att förskolan ska bli så bra som möjligt?

En utgångspunkt för det fortsatta arbetet (i såväl genomförandeprojekt som i detaljplaner och andra samarbeten) är att bland annat arbeta med vad som kallas tjänstedesignmetod. Grunden för metoden är att utgå från användarnas perspektiv och behov och i ett samarbete komma fram till lösningar, istället för att på ett mer traditionellt sätt fråga om åsikter på färdiga lösningar.



Vykorten är illustrationer som är tänkta att inspirera och väcka tankar om framtiden. Hur vill vi att östra Eslöv ska se ut om 100 år? Vilken stad är det som nästkommande generationer ska ta över? Vilka värden och kvaliteter vill vi bevara, skapa och utveckla?

Illustrationerna ska inte ses som gestaltungs-förslag för den fördjupade översiktsplanen.

I planhandlingen finns även principsektioner som visualiserar idéer om gestaltningen inom planområdet. Inte heller dessa ska tolkas exakt gällande skala och innehåll.



Del 2 – Planförslag

EN STAD FORMAD AV JÄRNVÄGEN

Eslöv är en stad starkt formad av järnvägen och orten växte snabbt efter 1858 då Södra stambanan invigdes. Runt järnvägsstationen uppstod en ny stad på bara 50 år. Den första utbyggnaden av Eslövs stad skedde oregelrat, men i stora delar efter den rutnätsplan som var den statliga idealstadsplanen för järnvägssamhällen. 1917 antogs den första stadsplanen (framtagen av Erik Bülow-Hübe), i vilken det fanns en tydlig idé om att staden skulle utvecklas med olika karaktär på den västra respektive den östra sidan av järnvägen. Den förstnämnda var en plats för framförallt bostäder och handel, medan den sistnämnda istället möjliggjorde för mer industriell verksamhet. Denna uppdelning går idag, drygt 100 år senare, fortfarande att se i staden. Även om det inom planområdet finns såväl bostäder som service i form av till exempel handel, skolverksamhet och idrottsanläggningar, så är det industrierna som har satt karaktär på och format platsen.

Målet med den fördjupade översiktsplanen är inte att skapa ett likadant Eslöv som på den västra sidan, utan att komplettera det befintliga med stadsmiljöer där människor vill leva och uppehålla sig. Det är ett område som ligger centralt i staden och som kan bidra till att Eslöv stärks som ort både i ett lokalt och i ett regionalt skånskt sammanhang.

Till exempel kan fler bostäder ge ett större underlag för de centrumfunktioner som framförallt finns på den västra sidan, vilket i sin tur kan ge Eslöv ett bredare utbud av verksamheter, handel och service jämfört med idag. Närheten till stationen gör också att fler kommer att bo i ett kollektivtrafiknära läge. Gena och säkra kopplingar för gående och cyklister gör det möjligt både för dagens invånare och för den tillkommande befolkningen att röra sig inom samt till och från området. Det gynnar även de som besöker östra Eslöv, till exempel eleverna på gymnasieskolan och de som utövar idrott på Berga. Att utveckla Eslöv inom tätorten gör det också möjligt att skapa nya bostäder genom att i huvudsak nyttja redan ianspråktagen mark istället för att använda oexploaterad mark. Dessutom ger det möjlighet att förbättra vattenhanteringen och få in en större andel grönska i området jämfört med idag.

Övergripande planinfo (uttag 2020):

Planområdets storlek: ca 180 ha

Planerat antal tillkommande bostäder: 2 550 (varav 1 600 till år 2035)

Nuläge:

Antal invånare: 2 077 invånare

Sammansättning bostadstyper: 18% äganderätter, 3% bostadsrätter och 79% hyresrätter.

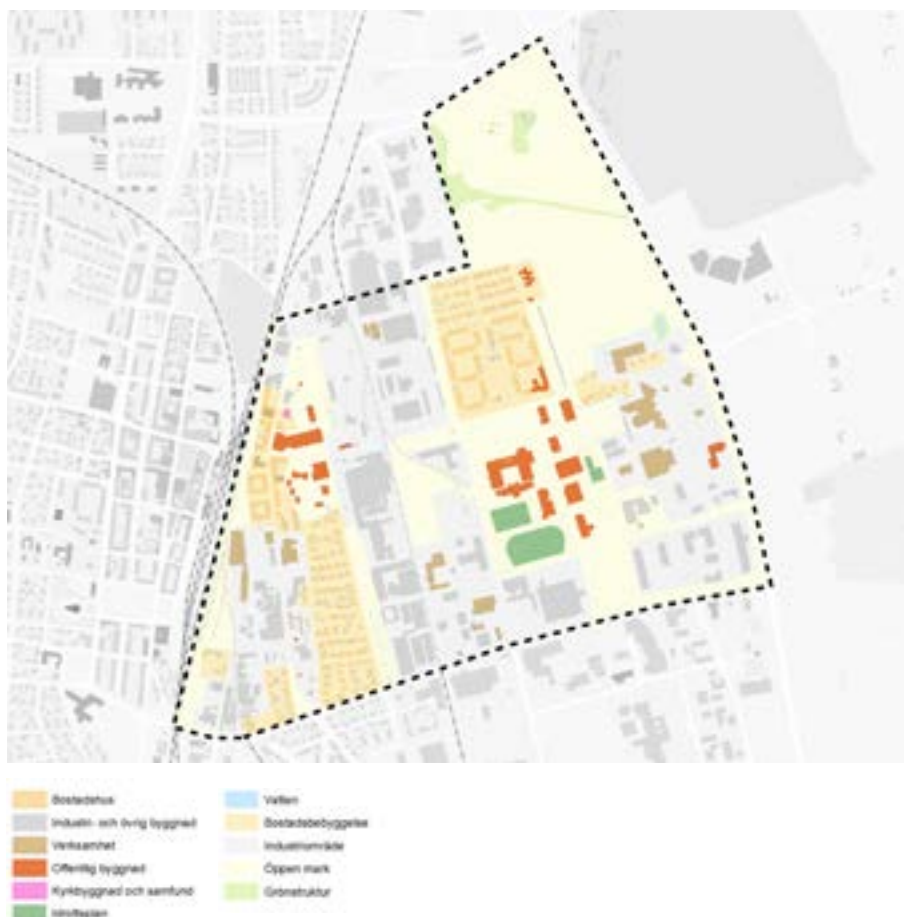
Kommunal service: 2 förskolor, 2 grundskolor, Carl Engström gymnasiet, Bergagården (vård- och omsorgsboende), Särvux, Vuxenutbildning, SFI, Kulturskolan och Gasverket.

Exempel på annan service: Dagligvaruhandel, restauranger och gatukök, gym, heminredning, färg- och byggvaruhandel, bensinstationer, bilhandlare, bilverkstäder, läkarmottagning och vårdcentraler.

Antal företag: 146 stycken med minst en anställd och 235 inklusive företag utan anställda.

Kollektivtrafik: Eslövs station, Busslinje 1 med 5 stopp på östra sidan av Eslöv

Markanvändning idag



Vad är möjligt utifrån dagens förutsättningar?

Att blanda olika typer av funktioner som bostäder, verksamheter och samhällsservice innebär ofta svårigheter. Det handlar om att behöva hantera konkurrerande intressen och behov. Frågor som rör trafik, buller och miljöfarlig verksamhet med mera är ofta aktuella.

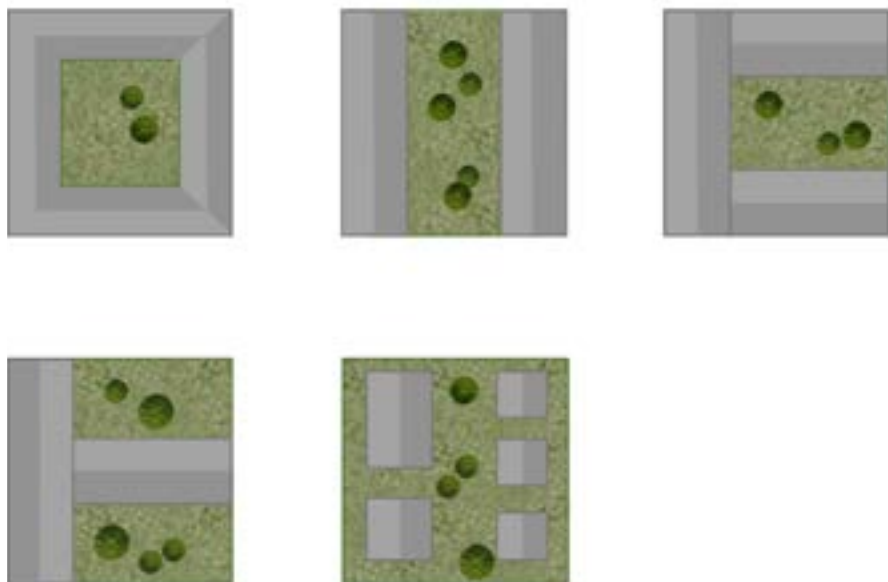
För östra Eslöv är detta en utmaning att hantera i flera delar av området och den fördjupade översiktsplanen lyfter problematiken i olika avsnitt.

I sammanfattningen av planbeskrivningen samt i det tematiska avsnittet om näringsliv finns kommunens syn på vilken typ av företag som på lång sikt är mest lämplig inom planområdet beskrivet. I beskrivningen av de olika utvecklingsområdena och utvecklingsstråken finns listat olika "Aspekter att beakta i den vidare planeringen" med syfte att visa på utmaningar som finns i respektive område och stråk.

I avsnittet "Miljöfarliga verksamheter och led för farligt gods" finns bland annat en översiktlig genomgång av miljöfarliga eller störande verksamheter samt leder för farligt gods som ligger inom eller i anslutning till planområdet. Där finns även generella beskrivningar av vilken hänsyn som behöver tas vid stadsutveckling i närheten av verksamheter, tillstånd för miljöfarlig verksamhet och riktlinjer för att hantera buller. I samma avsnitt finns också en nulägesbeskrivning med en sammanfattning av eventuella risker och konflikter för respektive utvecklingsområde.



Illustrationskartan ger en övergripande bild av utvecklingen av östra Eslöv. Den visar bärande element för stadsomvandlingen, dock motsvarar den inte en plankarta. Till exempel kommer bebyggelsens placering och kvarterens struktur att bestämmas i detaljplaner, exploaterings- eller markanvisningsavtal och bygglov.



Inom de block/fyrkanter som visar ny bebyggelse kommer det till exempel att finnas plats för grönska, vattenhantering och lektyr. Exempelen visar olika sätt som ett kvarter kan vara uppbyggt på.

PLANFÖRSLAG - SAMMANFATTNING

En stadsdel med blandade funktioner

Målet med planen är att öka antalet bostäder och variera bostadstyperna samt att skapa attraktiva och trygga miljöer med aktiviteter under stora delar av dygnet. Planen möjliggör för sammanlagt 2 550 nya bostäder i området. Till år 2035 är ambitionen att 1 600 bostäder ska tillkomma och resterande 950 bostäder är planerade i ett längre tidsperspektiv. Det finns idag knappt 2 100 boende inom planområdet och drygt 235 företag. Bostadsbeståndet består främst av hyresrätter i flerbostadshus, men det finns även cirka 160 småhus.

En viktig utgångspunkt för utvecklingen av östra Eslöv är begreppet blandstad. En närhet mellan verksamheter och människor skapar möjlighet till kontinuerliga upplevelser och händelser i rummet. Det möjliggör också en mer yteffektiv planering, där fler funktioner får plats inom planområdet. Tätorten som helhet blir mer sammanhållen, trots de barriärer som järnvägen och stora industrifastigheter utgör för människors möjligheter att röra sig.

Historiskt sett har det varit nödvändigt att röra sig i det offentliga rummet för att utföra sina dagliga sysslor. Idag är det i större utsträckning frivilliga aktiviteter som gör att människor tillbringar tid på allmänna platser. Detta ställer krav på planeringen och utform-

ningen av stadens rum. Den fördjupade översiktsplanen ska ge förutsättningar för att skapa platser, kvarter och områden som är trevliga och trygga och där människor vill vara. Utvecklingen av området bidrar till att skapa bättre miljöer för de boende och till att möjliggöra för nya invånare och företag.

I planen är den tillkommande bebyggelsen samlad i utvecklingsområden och längs stråk för att skapa en sammanhängande stadsväv där delarna stärker varandra. Om utvecklingen av området istället skulle ske i små och spridda enheter kan enheterna inte stärka varandra och det blir svårare att skapa en attraktiv stadsmiljö med många händelser och rörelser.

Den nya bostadsbebyggelsen är framförallt lokaliserad till tre av områdena. Även de områden som i huvudsak har en typ av markanvändning ska bidra till att skapa en blandstadskaraktär. De gör det genom att luckra upp den befintliga strukturen, med stora stängda verksamhetskvarter, och ersätta dem med bostadskvarter som är lätta att röra sig igenom.

Verksamheter och bostäder – vad är möjligt att förena?

Att planera för bostäder och verksamheter i samma område är inte oproblematiskt. De boendes och verksamheternas behov kan se olika ut gällande till exempel transportinfrastruktur och tillgänglighet. Beroende på vilken typ av verksamhet det handlar om finns även behov av säkerhetsavstånd på grund av till exempel miljöfarlig verksamhet och störningar i form av buller och lukt. Det kan även finnas en oro hos befintliga verksamheter att deras möjlighet att utvecklas och växa försvinner med bostäder nära inpå.

Att bo nära företag och verksamheter kan vara både positivt och negativt. Att bo i en blandstad innebär att det blir mer rörelse, vilket upplevs tryggare, och att det finns bra förutsättningar för ett serviceutbud. Nackdelen är att när olika funktioner blandas så finns risk att de stör varandra.

Av de verksamheter som idag finns i området är ungefär hälften enmansföretag, men det finns även större företag där Saint-Gobain Sekurit, BilMånsson, O.Kavli och ICA Kvantum är de största med mellan 50 och 200 anställda. (Läs mer om företagen och verksamheterna i östra Eslöv på sidan 100.)

Utgångspunkten i planen är att alla befintliga verksamheter kan finnas kvar. (En översiktsplan ändrar inte förutsättningarna för redan antagna detaljplaner och pågående markanvändning, men den påverkar nya planläggningsprocesser.) Samtidigt bedömer kommunen att den långsiktigt bästa användningen av marken i de västra delarna av planområdet (de områden som benämns Järnvägsstaden och Bruksstaden) på sikt innebär att ett antal företag flyttar för att möjliggöra en ny markanvändning. De verksamheter som kommunen bedömer är viktiga att i ett sådant perspektiv ha kvar inom området är verksamheter som har ett betydande antal anställda eller som

inte kräver stora ytor i förhållande till antalet anställda och som inte har en stor omgivningspåverkan genom till exempel buller, lukt och tunga transporter. Även service som exempelvis livsmedelsbutiker är viktiga för östra Eslöv. De företagen bidrar både till en funktionsblandning och för att behålla identiteten inom planområdet. Nya verksamheter kommer också att tillkomma, framförallt handlar det om nya kontorslokaler vid järnvägen samt verksamhetslokaler på bottenvåningen i delar av den nya bostadsbebyggelsen.



Att resa och röra sig i östra Eslöv

Stadslivet påverkas av blandningen av funktioner i ett område, antalet människor som rör sig genom det och hur lång tid som varje enskild individ spenderar i det offentliga rummet. Eftersom de som går eller cyklar rör sig långsammare än de som reser med bil eller kollektivtrafik bidrar de förstnämnda i större utsträckning till ett ökat stadsliv.

Antalet personer som väljer att gå eller cykla är i sin tur nära förknippat med placeringen av och avstånden mellan viktiga funktioner. Stadslivet ökar därför om funktioner och aktiviteter är samlade i rumsligt attraktiva stråk med prioritet för gående och cyklister. En plats som upplevs som levande med många människor i rörelse bidrar också till en ökad känsla av trygghet jämfört med folktomma platser.

Många av de befintliga verksamheterna inom planområdet kommer att finnas kvar samtidigt som nya målpunkter tillkommer. Idag är länkarna mellan målpunkterna svaga, framförallt för dem som rör sig till fots eller cyklar. Ett viktigt element i omvandlingen är därför att binda ihop planområdets olika delar med nya stråk och gena vägar. Flera av de befintliga vägarna får en utformning som gör det både tydligare och säkrare för dem som inte reser med bil. Dessutom finns i den fördjupade översiktsplanen förslag om tillkommande nya kopplingar för gång och cykel inom och mellan de olika utvecklingsområdena.

Södra stambanan avgränsar området västerut och kommer även fortsatt att vara en barriär för Eslövs tätort. Att leda rörelser till de tre undergångar som finns är viktigt för att göra staden hel och tillgängliggöra båda delar om järnvägen. Utöver befintliga kopplingar tillkommer även en gång- och cykelbro i områdets södra del. Denna ger ytterligare möjlighet till kontakt och kortare avstånd mellan väster och öster. Den kopplar också samman östra Eslöv med målpunkterna Medborgarhuset, stadsparken och kyrkan.



Den övergripande transportstrukturen i området får en ny utformning. Östergatan/Ringsjövägen blir en stadsgata som fungerar som en ryggrad för östra Eslöv och tillkommande bebyggelse och grönsstruktur är länkade dit. Eftersom vägen idag fungerar som en infartsled både för industriernas transporter och för persontransporter till de västra delarna av staden behöver delar av trafiken ledas om till Trehäradsvägen, Harjagersvägen och Södra vägen/Lundavägen (de tre sistnämnda ligger utanför planområdet). För att Trehäradsvägen och Södra vägen i sin tur ska fungera behöver anslutningarna till väg 113 förbättras jämfört med nuläget. Den fördjupade översiktsplanen föreslår ytterligare en cirkulationsplats på väg 113 i korsningen med Trehäradsvägen samt ett högersvängfält i korsning med Södra vägen. En ny fördelning av trafiken kommer att bidra till en bättre trafiksituation även i centrala Eslöv på den västra sidan om järnvägen.

Grönska och vatten höjer östra Eslövs kvaliteter

De gröna områdena och stråken är bärande element i utformningen av det nya östra Eslöv. Idag är dessa bristfälliga och de ytor som finns saknar ofta både rekreativa och ekologiska kvaliteter. En utveckling av de befintliga områdena tillsammans med tillskapandet av nya gröna värden bidrar både till stödjande, reglerande och kulturella ekosystemtjänster. (Läs mer om ekosystemtjänster på sidan 68.)

Ofta hamnar stadsomvandlings- och förtätningsprojekt i konflikt med bevarandet av gröna ytor. I östra Eslöv ger det istället nya möjligheter. I planområdets nordöstra del, där tidigare oexploaterade ytor tas i anspråk för ny bebyggelse, finns en tydlig strategi för att behålla så mycket som möjligt av de gröna värdena samt utveckla dem för att flera ska kunna nyttja dem.

Planen föreslår två nya stora parker/rekreatiomsområden. Dels en stadsdelspark mellan Idrottsparken och Berga och dels en park i Berga trädgårdsstad. Längs gator som Östergatan/Ringsjövägen och Per Håkanssons väg skapas gröna strukturer. Den nya övergången över Södra stambanan möjliggör ett grönt stråk från stadsparken på den västra sidan via Per Håkanssons väg och vidare till Snärjet strax öster om planområdet. Även inom flera av de nya bostadsområdena är grönska och vattenhanteringen utpekade som karaktärsskapande. Dagvatten- och skyfallslösningar ska i huvudsak hanteras genom öppna lösningar.

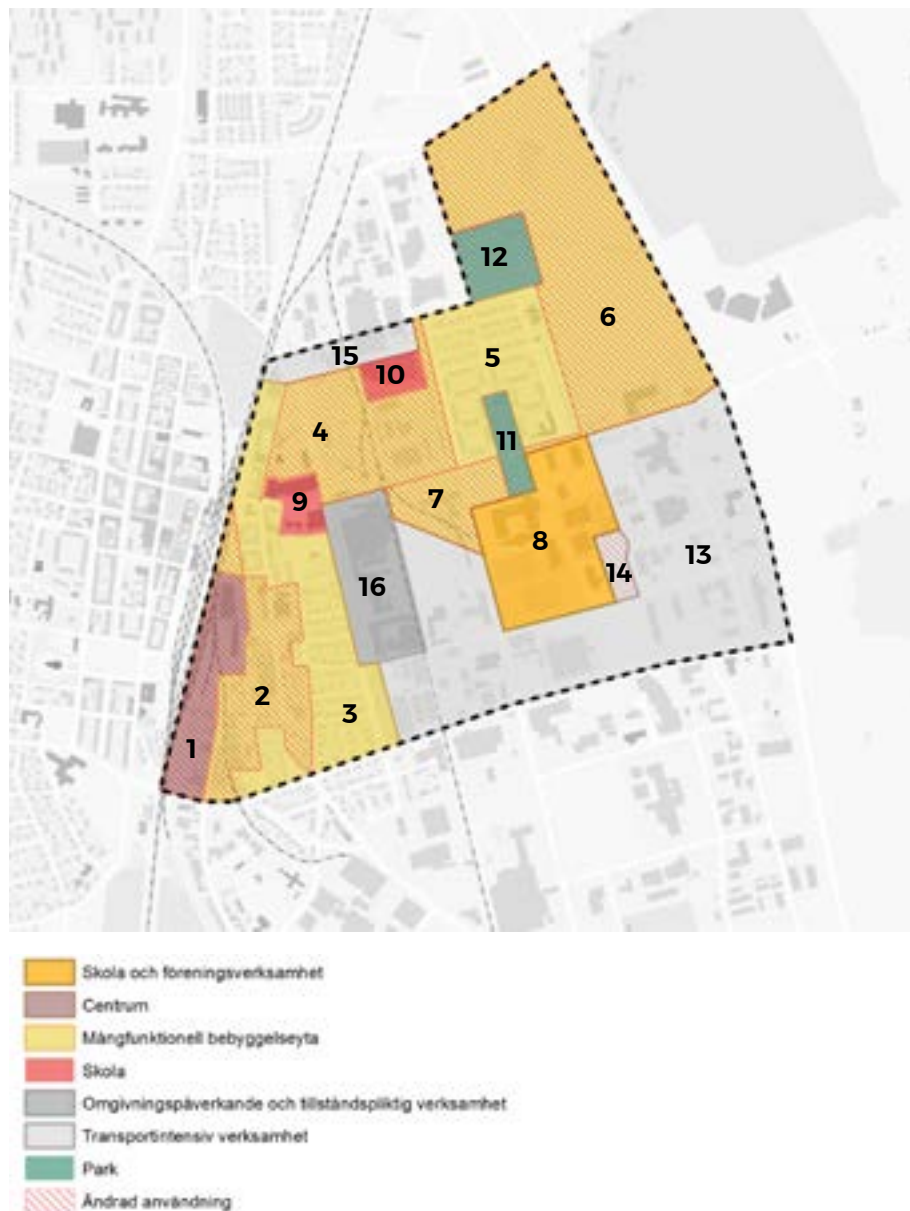
PLANERINGSPRINCIPER

Planeringsprinciperna visar vilka övergripande utgångspunkter som planeringen av östra Eslöv ska ta avstamp i.

Planeringsprinciperna är:

- Samla utvecklingen i områden och stråk.
- Gör Östergatan/Ringsjövägen till områdets ryggrad och koppla händelser dit.
- Skapa förutsättningar för både verksamheter och bostäder där blandstad är ett viktigt ledord.
- Komplettera den befintliga bebyggelsen med olika sorters bostäder.
- Bevara brokigheten inom området och behåll element från tidigare markanvändning.
- Skapa tydligare stadsrum med fokus på att göra det mer attraktivt för fotgängare och cyklister.
- Arbeta aktivt med smitvägar och gena kopplingar som en grund för en finmaskig struktur i området.
- Lyft fram grönska och vattenhantering och använd dem för att skapa stadskvalitet.
- Säkra att livscykelperspektivet och resurshushållning genomsyrar alla faser av utvecklingen i östra Eslöv. Detta gäller såväl materialval för byggnader och anläggningar som lösningar för energi, avfall, vatten och avlopp.

MARKANVÄNDNINGSKARTA



Vägledning till markanvändningskarta

1.

Nuvarande markanvändning

Godsbangård och timmerupplag. Äldre industribebyggelse blandad med yngre verksamhetsbyggnader, småhusbebyggelse och stora öppna ytor med parkeringsplatser och spårområden.

Planerad markanvändning

Ändrad markanvändning. Mångfunktionell bebyggelse, centrum. Område med verksamheter och bostäder. Äldre bebyggelse kompletteras med flerbostadshus och närmast järnvägen planeras kontorslokaler i byggnader som är upp till åtta våningar. En ny G/C-förbindelse över stambanan gör Eslöv mer sammanhållen.

Hänsyn

Planeringen behöver ta hänsyn till befintliga förutsättningar särskilt vattenhantering, buller, risk, föroreningar, grönsstruktur, riksintresse för kulturmiljö och riksintresse för kommunikationer.

2.

Nuvarande markanvändning

Äldre industribebyggelse blandad med yngre verksamhetsbyggnader, småhusbebyggelse och stora öppna ytor med parkeringsplatser.

Planerad markanvändning

Ändrad markanvändning. Mångfunktionell bebyggelse. Område med både bostäder och verksamheter. Äldre bebyg-

gelse kompletteras med flerbostadshus. Behov finns av kopplingar för gång- och cykel till tågstation samt grönområden.

Hänsyn

Planeringen behöver ta hänsyn befintliga förutsättningar särskilt vattenhantering, buller, risk, föroreningar, grönstruktur, riksintresse för kulturmiljö och riksintresse för kommunikationer.

Inom området finns företag vars verksamhet har miljötillstånd. Kommande exploatering behöver ta hänsyn till detta så länge företaget är verksam på platsen.

3.

Pågående markanvändning. Mångfunktionell bebyggelse. I de södra delarna huvudsakligen bostadsbebyggelse i form av småhus, koloniområde. I de norra delarna flerbostadshus, handel och vårdcentral. Området ligger i huvudsak inom riksintresse för kulturmiljövård.

4.

Nuvarande markanvändning

Industriverksamhet, förskoleverksamhet, skatepark, koloniområde och grönyta.

Planerad markanvändning

Ändrad markanvändning. Mångfunktionell bebyggelse. Området omvandlas till ett bostadsområde centralt placerat i Eslöv nära stadens centrumfunktioner. Det blir ett modernt område, med välutnyttjad mark och höga byggnader för att grönska också ska få plats. G/C-vägar skapar en hög tillgänglighet. Det finns även möjlighet för gymnasieverksamheten samt för verksamheter som mindre livsmedelsbutik eller samhällsservice att expandera. Befintliga grön- och rekreationsytor ska få höjd kvalitet. Särskilt behov finns av vattenhantering för skyfallshantering. Från området löper ett grönt parkstråk österut.

Hänsyn

Planeringen behöver ta hänsyn till befintliga förutsättningar särskilt vattenhantering, buller, risk, föroreningar, grönstruktur, riksintresse för kulturmiljö och riksintresse för kommunikationer.

5.

Pågående markanvändning. Mångfunktionell bebyggelse. Bostadsområde, framför allt hyresrätter men med inslag av äganderätter. Förskola och vård- och omsorgsboende. Bostadsbebyggelsen kompletteras av två punkthus placerade utmed gatan. Genom området löper ett grönt parkstråk.

6.

Nuvarande markanvändning

Huvudsakligen oexploaterad mark med åker och uppvuxen ängsmark, delar av en fotbollsplan samt enstaka bostadshus. I de södra delarna handelsverksamhet. Planlagd för handel, industri och natur.

Planerad markanvändning

Ändrad markanvändning. Mångfunktionell bebyggelse. Områdets omvandlas till ett grönt och blandat bostadsområde med villor, radhus, kedjehus och flerfamiljshus samt service i form av förskola och handel. Kvarteren knyts samman av bygator och torgliknande platsbildningar. Torgen fungerar som naturliga träffpunkter för områdets invånare. Genom området löper ett grönt parkstråk. Behov finns av goda kopplingar till målpunkter i staden för bil, men framförallt gång och cykel.

Hänsyn

Planeringen behöver ta hänsyn till befintliga förutsättningar särskilt vattenhantering, buller, risk, föroreningar, arkeologi och grönstruktur.

7.

Nuvarande markanvändning

Industriverksamhet, park samt nedlagt industrispår.

Planerad markanvändning

Ändrad markanvändning. Mångfunktionell bebyggelse. Området exploateras med bostäder samt en förskola. Möjlighet till verksamheter som mindre livsmedelsbutik eller samhällsservice samt även i den östra delen en idrottshall.

Hänsyn

Planeringen behöver ta hänsyn till befintliga förutsättningar särskilt vattenhantering, buller, risk, föroreningar, skolverksamhet och grönstruktur. Östergatan/Ringsjövägens kommande funktion och karaktär som stadsgata samt kopplingen till det nya parkstråket är viktigt att beakta vid placering och gestaltning av den tillkommande bebyggelsen.

8.

Nuvarande markanvändning

Kommunal verksamhet med skolor och flera olika typer av sportanläggningar.

Planerad markanvändning

Utvecklad markanvändning. Mångfunktionell bebyggelse. Idrottsparken är en målpunkt för hela Eslöv med skolor och många föreningsaktiviteter. Områdets utformning präglas av de verksamma föreningarna.

Hänsyn

Planeringen behöver ta hänsyn till befintliga förutsättningar särskilt vattenhantering, buller, risk, skolverksamhet och grönsstruktur.

9.

Pågående markanvändning. Mångfunktionell bebyggelse. Skola. Kommunal verksamhet med gymnasieskola. Området ligger inom riksintresse för kulturmiljövård och innehåller byggnad med utpekad högt kulturmiljövärde.

10.

Nuvarande markanvändning

Industriverksamhet

Planerad markanvändning

Ändrad markanvändning. Mångfunktionell bebyggelse. Skola. Kommunal verksamhet med förskola, grundskola och idrottshall.

Hänsyn

Planeringen behöver ta hänsyn till befintliga förutsättningar särskilt vattenhantering, buller, risk, föroreningar, grönsstruktur, skolverksamhet och riksintresse för kulturmiljö.

11.

Nuvarande markanvändning

Området utgörs av dels kvartersmark med gemensamhetsytor och -lokaler för de bostäder som finns inom Berga. Dels utgörs den av i huvudsak oexploaterad kvartersmark i anslutning till befintligt skolområde (i planen kallat Idrottsparken).

Planerad markanvändning

Ändrad markanvändning. Grönområde och park. Park. De gröna ytorna inne i bostadsområdet på blir en del av en stadsdelspark som korsar Ringsjövägen och fortsätter till Idrottsparken. Parken blir en livfull plats för möten och umgänge och har funktioner som ger både rekreativa och ekologiska värden samt pedagogiska inslag.

Hänsyn

Planeringen behöver ta hänsyn till befintliga förutsättningar särskilt befintliga bostäder, vattenhantering, buller, risk, föroreningar, skolverksamhet och grönsstruktur.

12.

Nuvarande markanvändning

Oexploaterad mark med åker och uppvoxen ängsmark samt del av en fotbollsplan. Planlagt som natur med damm för vattenhantering.

Planerad markanvändning

Ändrad markanvändning. Grönområde och park. Park. Ett parkområde med öpendagenvattenhantering. En målpunkt för hela Eslöv med exempelvis en stor lekplats. Behov finns av goda kopplingar till andra målpunkter i staden med framförallt gång och cykel.

Hänsyn

Planeringen behöver ta hänsyn till befintliga förutsättningar särskilt vattenhantering, buller, risk, föroreningar, arkeologi, förskoleverksamhet och grönsstruktur.

13.

Pågående markanvändning. Verksamheter och Industri, transportintensiv verksamhet. Industriverksamhet, handel, räddningstjänst m.m.

14.

Nuvarande markanvändning

Oexploaterad grönyta, planlagd för skoländamål.

Planerad markanvändning

Ändrad markanvändning. Verksamheter och Industri, transportintensiv verksamhet. Detaljplaneprocess pågår för att möjliggöra för expansion av industri på grannfastighet.

Hänsyn

Planeringen behöver ta hänsyn till befintliga förutsättningar särskilt vattenhantering, buller, risk, föroreningar, skolverksamhet och grönsstruktur.

15.

Pågående markanvändning. Verksamheter och Industri, transportintensiv verksamhet. Industriverksamhet, handel. Inom området finns en hetvattencentral för fjärrvärme.

16.

Pågående markanvändning. Verksamheter och Industri, omgivningspåverkande och tillståndspliktig verksamhet. Befintliga verksamheter förenliga med bostäder och annan känslig bebyggelse enligt gällande detaljplaner, icke-störande verksamheter.

Upplägget och kategoriseringen av markanvändningskartan utgår från Boverkets ÖP-modell 2.1. Tabellen nedan visar användning i detaljplan som är förenlig med användningen i översiktsplanen.

Huvudkategori	Underkategori	Möjlig användning i detaljplan
Mångfunktionell bebyggelse	Ej specificerad	Torg, Väg, Gata, Gång- och cykelväg, Parkering, Parkeringsplats, Park, Natur, Skydd, Bostäder, Centrum, Vård, Tekniska anläggningar, Drivmedel, Detaljhandel, Kontor, Odling och djurhållning, Begravningsplats, Friluftsliv och camping, Tillfällig vistelse, Besöksanläggningar, Skola, Trafik, Annat samhällsviktigt ändamål, Hamn, Verksamheter
	Centrum	Torg, Väg, Gata, Gång- och cykelväg, Parkering, Park, Natur, Skydd, Bostäder, Centrum, Vård, Tekniska anläggningar, Drivmedel, Detaljhandel, Kontor, Odling och djurhållning, Begravningsplats, Tillfällig vistelse, Besöksanläggningar, Skola, Trafik, Annat samhällsviktigt ändamål, Hamn, Verksamheter, Parkeringsplats
	Skola	Väg, Gata, Gång- och cykelväg, Parkering, Park, Natur, Skydd, Tekniska anläggningar, Skola, Parkeringsplats
Grönområde och park	Park	Gång- och cykelväg, Parkering, Park, Skydd, Tekniska anläggningar, Odling och djurhållning, Begravningsplats, Friluftsliv och camping, Besöksanläggningar, Trafik, Parkeringsplats
Verksamheter och industri	Transportintensiv verksamhet	Väg, Gata, Gång- och cykelväg, Skydd, Tekniska anläggningar, Drivmedel, Detaljhandel, Besöksanläggningar, Hamn, Verksamheter, Trafik, Industri, Annat samhällsviktigt ändamål, Vård, Parkering, Parkeringsplats, Park, Natur
	Omgivningspåverkande och tillståndspliktig verksamhet	Väg, Gata, Gång- och cykelväg, Skydd, Tekniska anläggningar, Drivmedel, Industri, Hamn, Verksamheter, Parkering, Parkeringsplats, Trafik





OMRÅDEN I ÖSTRA ESLÖV

Nedan följer korta beskrivningar av utbygggnadsförslagen för de olika områdena inom planområdet. Namnen är arbetsnamn med syfte att berätta något om områdena. Det finns även korta medskick om vilka aspekter som är viktiga att inkludera i den kommande planeringsprocessen.



JÄRNVÄGSSTADEN



Yta: 32 ha

Antal nya bostäder: 950



Precis öster om järnvägen, i nära anslutning till Eslövs station, och mitt i tätorten ligger det som ska bli Järnvägsstaden. För dem som anländer med tåg är detta det första mötet med Eslöv. I Järnvägsstaden kommer det att finnas både bostäder och verksamheter av varierande storlek och typ. Den äldre bebyggelsen blir kompletterad med nya flerbostadshus och kontorslokaler. Det blir ett tätt och blandat område där byggnader med tydlig Eslövskaraktär såsom Lagerhuset och Spritfabriken tillsammans med ny tät och hög bebyggelse skapar spännande stadsmiljöer. Inom området finns idag cirka 32 000 kvadratmeter BTA för verksamheter. I planen är storleken på ytan för verksamheter densamma, men de är av en annan karaktär med en dominans av kontor, handel, service och verksamheter utan omgivningspåverkan. Hela Järnvägsstaden ligger inom riksintresse för kulturmiljövård. Detta gör att utformning och gestaltning av såväl byggnader som kvarter behöver anpassa sig för att inte påverka riksintresset negativt. (Läs mer under avsnittet om kulturmiljö på sidan 84 samt avsnittet om riksintresse för kulturmiljövård på sidan 123.)

Eslövs kommun och Trafikverket har tecknat ett avtal som gör att kommunen kan utreda möjligheterna för en flytt av godsbangården. Trafikverket har behov av att den funktion som bangården har finns kvar, men lokaliseringen kan eventuellt vara en annan än idag.



Se Länsstyrelsens granskningsyttrande avseende riksintresse för kulturmiljövård Eslöv [M 182] samt riksintresse kommunikationer Södra stambanan (sidan 169 och framåt).

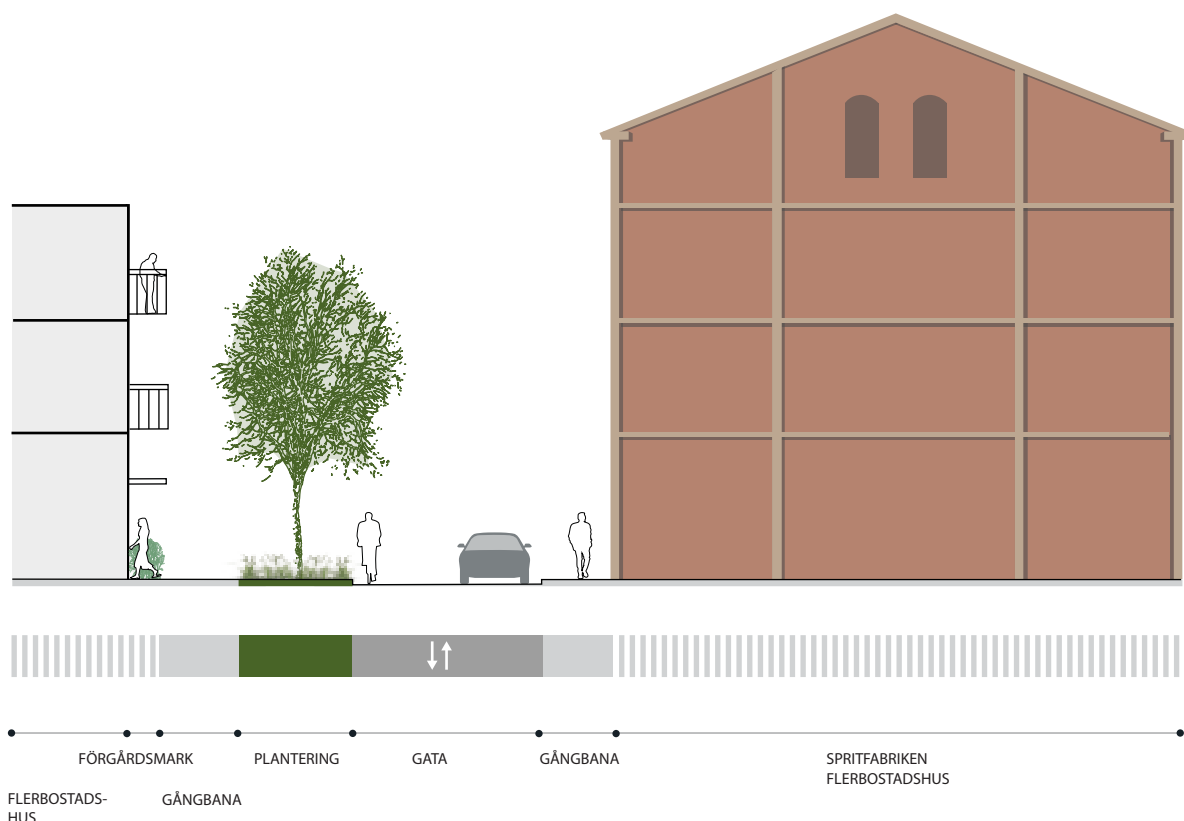


Illustration, tänkt att inspirera och väcka tankar om framtiden. Hur vill vi att östra Eslöv ska se ut om 100 år? Vilken stad är det som nästkommande generationer ska ta över? Vilka värden och kvaliteter vill vi bevara, skapa och utveckla?

I Järnvägsstadens södra delar ligger Lagerhuset och Spritfabriken, två byggnader som är en viktig del av Eslövs historiska arv. Lagerhuset är sedan 2008 ett flerbostadshus och för Spritfabriken finns en antagen detaljplan som möjliggör bostäder. Kvarteren ska kopplas till stationsområdet med hjälp av ny bostadsbebyggelse som delvis ersätter de verksamheter som finns i området idag. För kvarteren närmast Spritfabriken pågår en detaljplaneprocess med detta syfte.

Närmast järnvägen där det idag finns en godsbangård och ett timmerupplag ska nya moderna kontorslokaler tillkomma. De blir placerade centralt i tätorten och kan bidra till att öka antalet människor som befinner sig i Eslöv dagtid. Huskropparna fungerar också som en barriär mot järnvägen och möjliggör goda bostadsmiljöer i kvarteren innanför.

Strukturen för de tillkommande bostadskvarteren ska vara sluten med hus upp till fem våningar och delvis spegla den bebyggelse som finns på den västra sidan av järnvägen. Dock är brokigheten i bebyggelsen en viktig del av östra Eslövs och Järnvägsstadens karaktär. Därför kan bebyggelsen med fördel bli kompletterad med ett fåtal höga karaktärsbyggnader. En mer finmaskig struktur, likt den på den västra sidan, kommer att bidra till att knyta ihop Järnvägsstaden.



Principsektionen visar hur det kan se ut längst söder i Järnvägsstaden där den renoverade och omgjorda Spritfabriken möter ny bebyggelse.

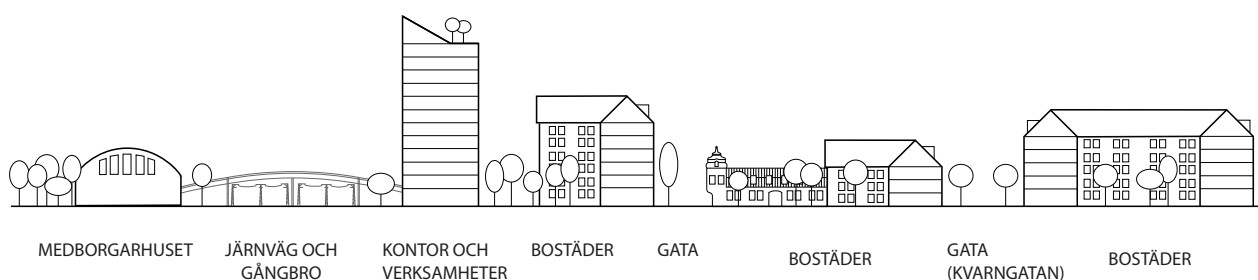


I planen är tillgängligheten även förbättrad tack vare en ny föreslagna förbindelse över stambanan för gående och cyklister som är tänkta att landa strax norr om Medborgarhuset. Förbindelsen ska koppla ihop och ge en mer sammanhållen tätort.

Kvarngatan är idag en viktig koppling till Östergatan. Planen pekar ut Östergatan och Ringsjövägen som en ryggrad för östra Eslöv. Kvarngatans nuvarande funktion blir förstärkt i planen. Längs gatan finns flera kulturhistoriskt värdefulla byggnader och det gamla vattentornet utgör ett landmärke i östra Eslöv. Ny bebyggelse och de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna kan tillsammans bidra till att omvandla Kvarngatan till en stadsgata med tydlig prägel av östra Eslöv. Gatan ska utmärkas av långsamma rörelser och den ska kantas av bostäder, handel och andra verksamheter utan omgivningspåverkan.



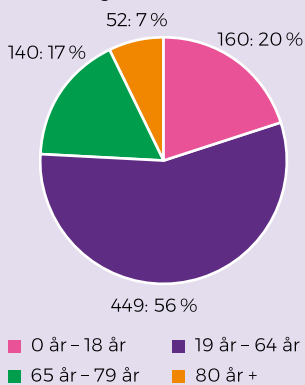
Precis vid nedgången till Eslövs station ligger Stinstorget. Ambitionen i planen är att Stinstorget ska vara en naturlig mötesplats i Järnvägsstaden. Funktioner som idag finns på platsen såsom cykelparkering, service i form av en livsmedelsaffär och pendlarparkering ska finnas kvar. Men torget behöver en ny inramning, exempelvis genom att entréer vänds mot torget och att de ytor som finns där får en utformning som gör att människor kan stanna och uppehålla sig. Stinstorgets karaktär ska skilja sig från Stora torg som ett mindre och mer intimt stadsrum. Ett gent gång- och cykelstråk från de södra områdena ska göra det lätt att ta sig till Stinstorget.



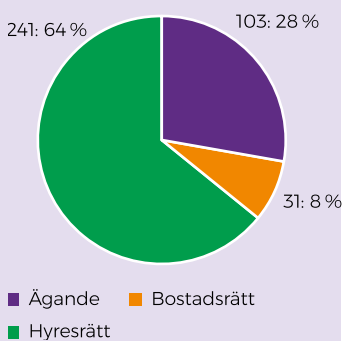
Järnvägsstaden med kopplingen över Södra stambanan knyter samman västra och östra Eslöv. Det blir en modern stadsdel, samtidigt som karaktäristiska byggnader sätter en tydlig Eslövs prägel som är lätt att känna igen.



Illustration, tänkt att inspirera och väcka tankar om framtiden. Hur vill vi att östra Eslöv ska se ut om 100 år? Vilken stad är det som nästkommande generationer ska ta över? Vilka värden och kvaliteter vill vi bevara, skapa och utveckla?

Fakta - nuläge:**Befolkningsstruktur**

Totalt bor det cirka 800 invånare i Järnvägsstaden. Det är en viss underrepresentation av dem under 19 år och en viss överrepresentation av dem över 65. Den disponibla medianinkomsten ligger något under det kommunala snittet och utbildningsnivån är lik kommunen i övrigt.

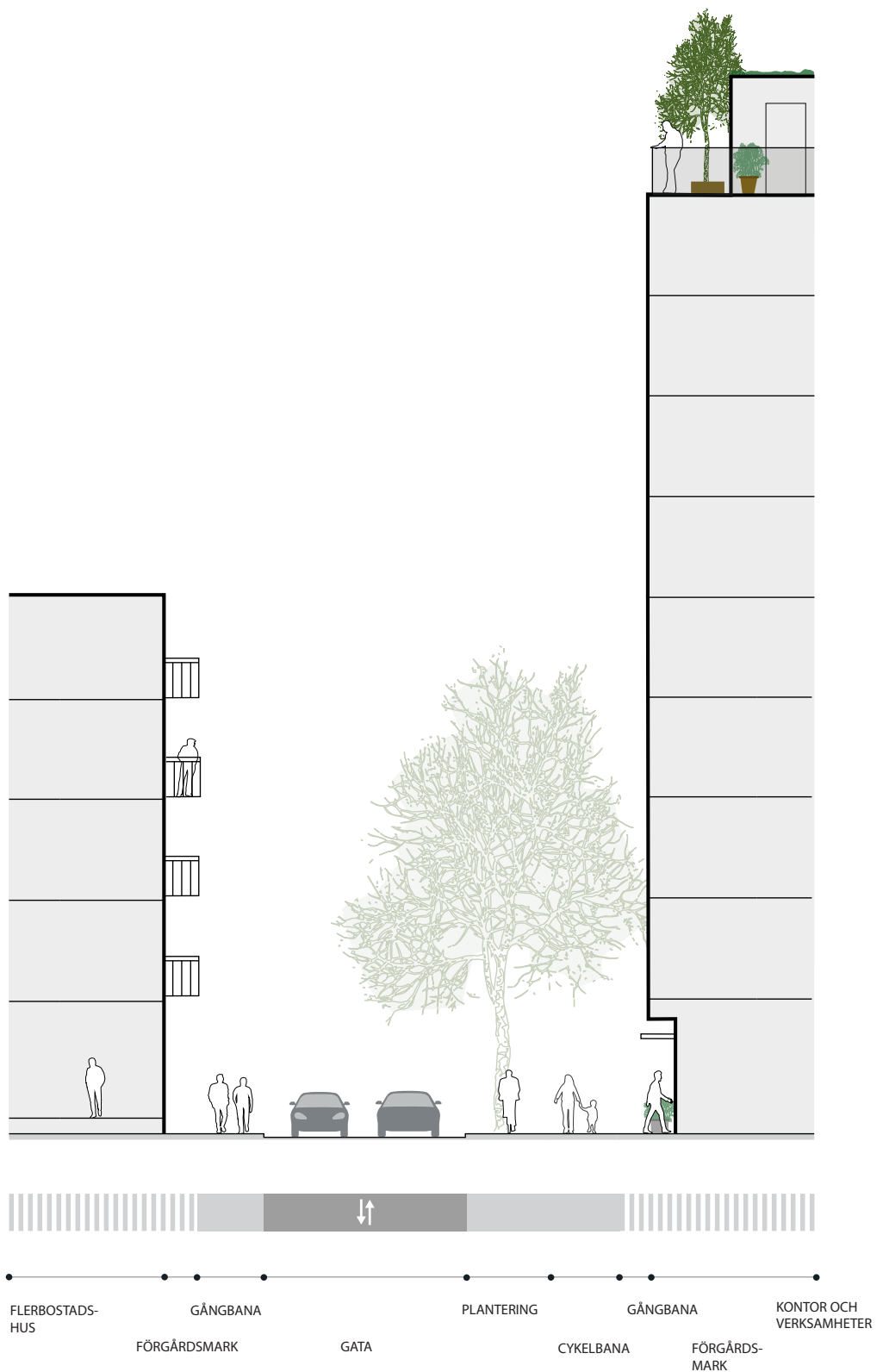
Upplåtelseformer/hushåll

I Järnvägsstaden finns det nästan 400 bostäder. Hyresrätterna är överrepresenterade, nästan 2 av 3 bostäder i området är en hyresrätt. Det är intressant eftersom inkomsterna ligger nästan i linje med det kommunala snittet.

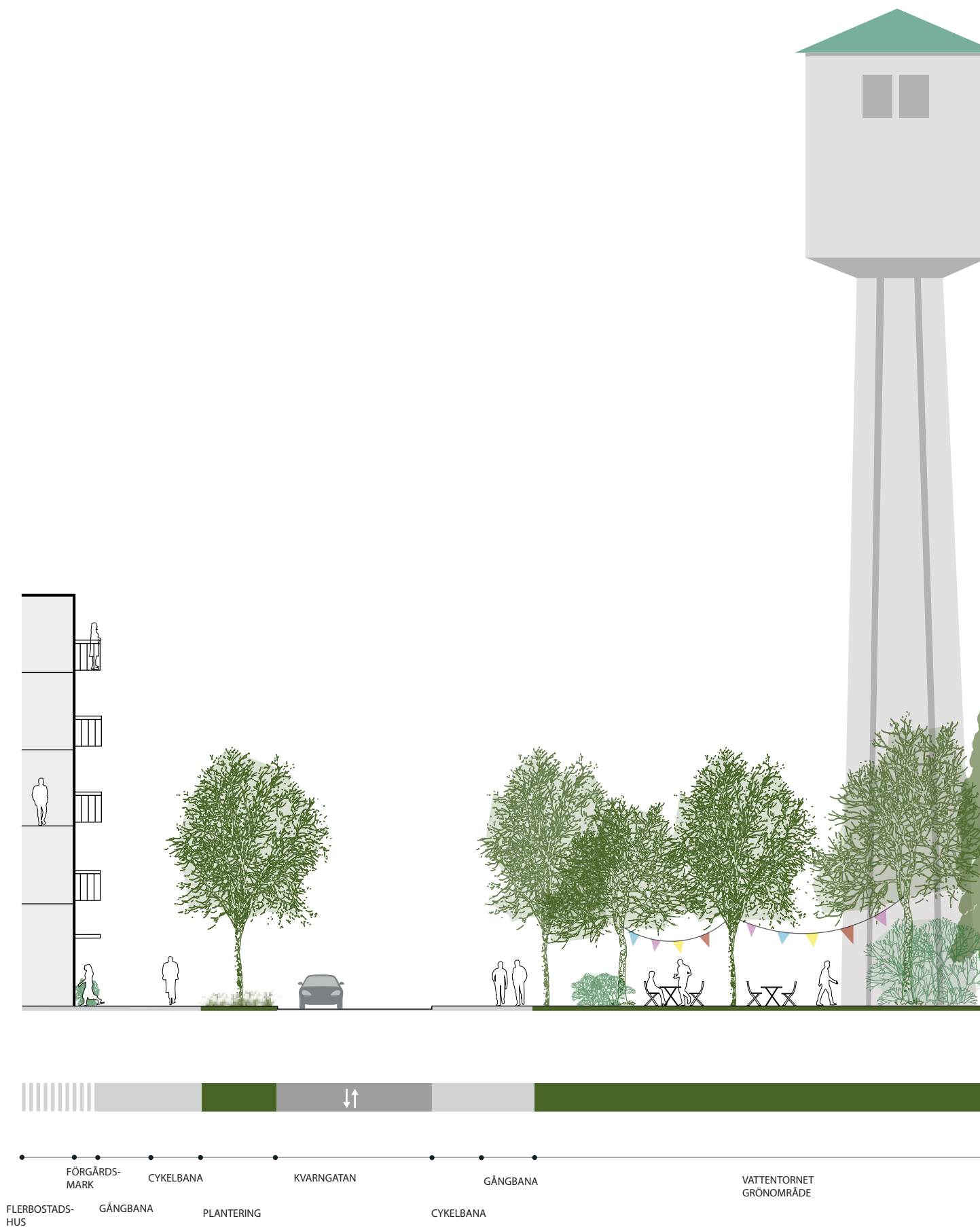
Verksamheter i urval: Det finns en mängd verksamheter i området. O.Kavli är den största sett till anställda, Ica är störst sett till kundbesök men där finns även Leksaks-muséet, Fitness 24/7, Östers Livs & Pizzeria, ÖoB, Cozy style, Ögonläkarna i Eslöv och A-kaminer med flera.

Kommunal service: Gymnasieskolan ligger i området.

Pågående detaljplaner:
Örnen 4, Falken 10



Principsektionen visar hur stråket från övergången över Södra stambanan och in i Järnvägsstaden kan se ut. Den höga kontorsbebyggelsen möter nya bostäder. Att bevara siktlinjerna in i Järnvägsstaden är viktigt, det gröna stråket kan anas. Även i denna täta stadsdel blir grönska ett centralt inslag.

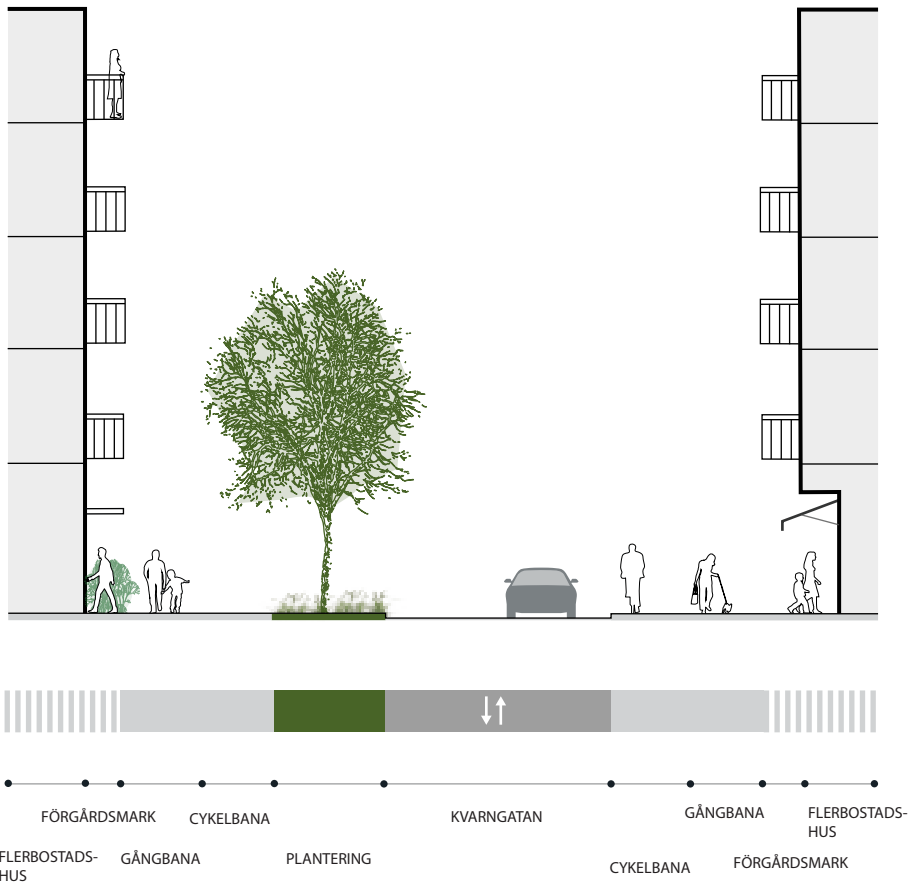


Principsektionen visar Kvarngatan som en livlig stadsgata. Vattentornet är ett landmärke som tillsammans med ny bebyggelse skapar ett gaturum för långsamma rörelser.



I de norra delarna av Järnvägsstaden, öster om Kvarngatan, ligger kommunens gymnasieskola och här finns också bostäder av varierande karaktär och upplåtelseformer. Ny exploatering pågår av kvarteren närmast söder om gymnasieskolan med flerbostadshus och småhus i form av radhus. I planen kopplas dessa områden till Stinstorget genom en gen smitväg för gång och cykel som löper genom kvarteren. Precis som i de södra delarna är en finmaskig struktur nödvändig för att på ett enkelt och tydligt sätt leda människor till de förbindelser som finns under järnvägen.

Eftersom exploateringen ska bli hög behöver en stor del av parkeringsplatserna placeras i parkeringshus eller under jord. De parkeringar som ska finnas kvar finns längs gator ska första hand vara till för kortare stopp. Vid stationen ska pendlarparkering finnas kvar och även utanför ICA är det möjligt att parkera i markplan.



Principsektionen visar hur Kvarngatan kan utformas i höjd med nedgången till tågstationen. Verksamheter i bottenvåningen och bostäder i våningarna ovanför möjliggör stationsnära bostäder samtidigt som handel kan finnas längs gatan.



Kulturmiljö – Östra stationsområdet och Kvarngatan

Östra stationsområdet har idag en splittrad stadsbild med äldre industribebyggelse blandad med yngre verksamhetsbyggnader, småhusbebyggelse och stora öppna ytor med parkeringsplatser och spårområden. Inom området finns flera visuella landmärken såsom det gamla vattentornet, hörnhuset i kvarteret Abborren, Asplunds lagerhus samt järnvägen.

I området finns spår och årsringar från tiden innan järnvägen kom till Eslöv. Kvarngatan visar en successiv utveckling av industriområde och bostadsområde, där rivningstomter men även industribyggnader har fått en ny funktion i form av exempelvis bostäder eller kontor.

Parkeringsplatsen öster om ICA var fram till 1980-talet omlastningsplats för järnvägsverksamhet. Spår av detta går till exempel att se i den vall med träd i rader som tidigare var en skyddsgräns mellan bangård och bebyggelse.

Kvarngatan

Kvarngatan sträcker sig från Pärllgatan i norr till Trehäradsvägen i söder och är en huvudgata inom östra stationsområdet. Den fick sitt namn år 1881 (Stora Kvarngatan) men benämns idag endast Kvarngatan.

Längs Kvarngatan finns fortfarande flera exempel på bostadsbebyggelse och industribebyggelse från den tid då Eslövs köping grundades. Under de senaste decennierna har dock mycket av den äldre bebyggelsen rivits vilket har gjort det svårare att utläsa bebyggelseutvecklingen i Eslöv.

Kvarteren längs med Kvarngatan har ett blandat byggnadssätt och det förekommer både miljöer med slutna kvarter såsom Örnen, Abborren och Råkan och mer öppen bebyggelse som till exempel Santessons skofabrik (Falken 10), Östra skolan (Gåsen 17), Missionsförsamlingen (Gåsen 8) och gamla mejeriet (Abborren 15). Kvarteret Siskan är bebyggt med friliggande villor. Att bebyggelsestrukturen är varierad ger gatan en egen karaktär.

Frukträd och låga bostadshus belyser områdets karaktär i ett tidigt skede av samhällets framväxt. Släpp mellan husen som ger gatumiljön kontakt med grönska är ett viktigt inslag. Tyvärr finns dock endast lite grönska kvar längs gatan idag.

I norra delen av Kvarngatan ligger äldre industrier på den västra sidan, den östra sidan sanerades på 1980-talet. Där finns fortfarande värdefulla byggnader kvar såsom exempelvis Missionsförsamlingens kyrka och Ulla Billquists hus.

Aspekter att beakta i den vidare planeringen:

- Gestaltning av Stinstorget och ytan utanför ICA. Vad möter dem som kommer till Eslöv? Hur är det möjligt att skapa en attraktiv mötesplats?
- Tillgänglighet och kopplingar från områdets södra delar till stationen och till västra sidan. Öppna upp Järnvägsgatan och arbeta för att skapa en övergång över järnvägen.
- Kavli bedriver sin verksamhet centralt i Järnvägsstaden. Utvecklingen av området behöver ta hänsyn till företaget, och även andra verksamheter, som finns i området.
- Hur ska järnvägen hanteras gällande buller och säkerhetsavstånd?
- Kvarngatan, hur kan den göras mer gånklar och inte en baksida? Det är viktigt att beakta Kvarngatans kulturhistoriska bebyggelse.
- Det behöver finnas en tydlig koppling från gymnasieskolan till stationen och västra sidan av tätorten.
- Se över dagvatten- och skyfallshanteringen. Dagens situation kan bli förbättrad genom en översyn av höjdsättning och genom att skapa rinnvägar och säkra ytor för översvämning.
- Säkerställa ytor för kommunal service. Det finns även ett behov av en mellan-boendeform, till exempel trygghetsboende eller andra boendeformer för äldre med anpassade bostäder i närhet till annan service.



Illustration, tänkt att inspirera och väcka tankar om framtiden. Hur vill vi att östra Eslöv ska se ut om 100 år? Vilken stad är det som nästkommande generationer ska ta över? Vilka värden och kvaliteter vill vi bevara, skapa och utveckla?

BRUKSSTADEN

Yta: 17 ha

Antal nya bostäder: 1 000



Se Länsstyrelsens granskningsyttrande avseende riksintresse för kulturmiljövård Eslöv [M 182] samt riksintresse kommunikationer Södra stambanan (sidan 169 och framåt).

Norr om Östergatan ligger det område som i planen benämns Bruksstaden. Det ska bli ett bostadsområde centralt placerat i Eslöv nära centrumfunktionerna på den västra sidan av järnvägen. Bebyggelsen ska vara tät och hög (upp till fem våningar) och området ska rymma cirka 1 000 tillkommande bostäder. Idag finns i huvudsak industriverksamhet på platsen. Området ska utvecklas etappvis med kvarteret där Stena Recycling idag är verksam som startpunkt. Eslövs kommun och Stena Recycling har slutit en överenskommelse om att verksamheten ska flytta till ett verksamhetsområde längre söderut i tätorten. De verksamheter som finns i Bruksstaden idag kommer successivt att flytta och bostadsbebyggelsen ska bli kompletterad framförallt med servicefunktioner såsom förskola, skola och idrotts-hall. Det ska också finnas möjlighet till verksamheter såsom mindre livsmedelsbutik. Dessutom finns även möjlighet för gymnasieverksamheten att expandera i södra delarna av området.

De sydvästra delarna av Bruksstaden ska enligt planen i huvudsak behålla dagens funktion och markanvändning. I nordväst föreslås att den befintliga grönytan innanför Kvarngatan, skateparken och äppellunden utvecklas till ett parkområde som också innehåller funktioner för att hantera dagvatten- och skyfall. Platsen är en lågpunkt som samlar vatten från stora delar av planområdet. En kvalitetshöjning av de gröna ytorna kan också göra Bruksstaden populärt att vistas i. En grön koppling i norr mellan denna plats och

Illustration, tänkt att inspirera och väcka tankar om framtiden. Hur vill vi att östra Eslöv ska se ut om 100 år? Vilken stad är det som nästkommade generationer ska ta över? Vilka värden och kvaliteter vill vi bevara, skapa och utveckla?



Fakta - nuläge:

Verksamheter i urval: Stena Recycling, Erikshjälpen, Optimera, Eslövs Måleri & Byggservice, Brahehälsan och AB Smidmek.

Kommunal service: Kunskapshusets förskola, Gasverkets fritidsgård, Vuxenutbildning, SFI och Särvux samt ett kommunalt serviceboende finns i området.

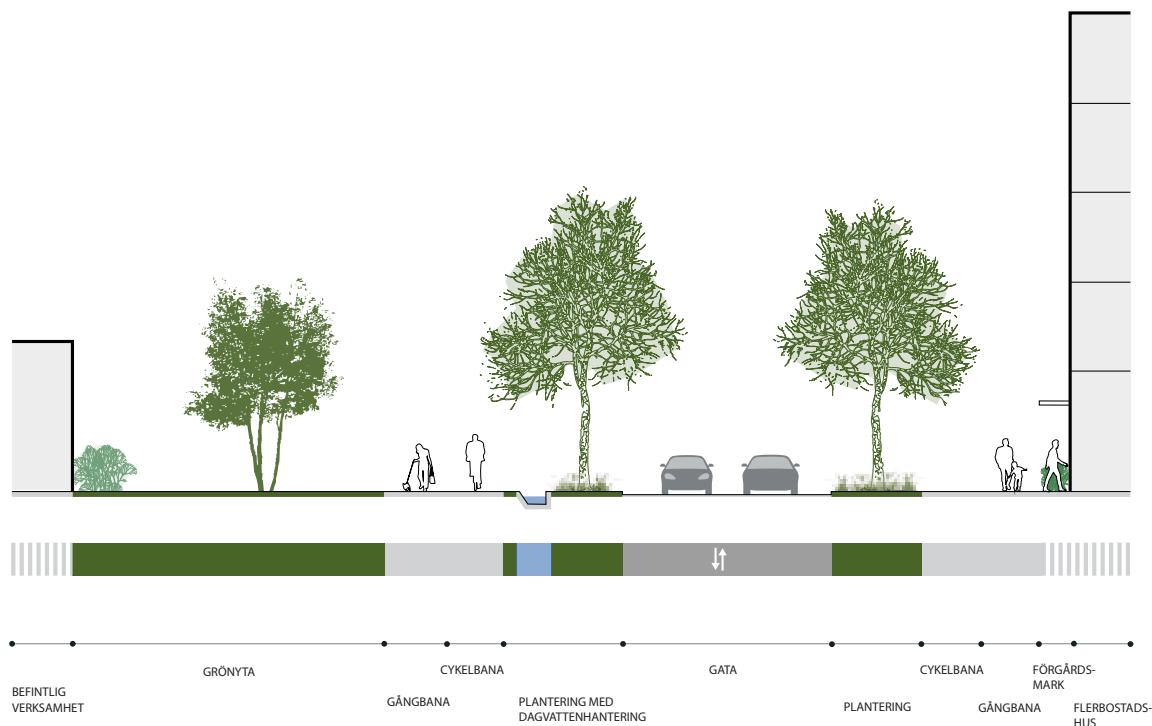
Pågående detaljplaner: Abborren 9

småhusområdet på Berga ska anläggas för att bidra till en sammanhängande grönstruktur inom planområdet. Dagvatten- och skyfallshantering utgör också ett viktigt grönt tillskott.

För att klara att dämpa buller från Östergatan och närliggande verksamheter behöver kvarteren vara slutna utåt, men inom dem ska det finnas en öppenhet i utformningen som skiljer dem från Järnvägsstaden och en mer klassisk kvarterstruktur. De västra delarna av Bruksstaden ligger inom riksintresse för kulturmiljövård och det finns flera byggnader som har ett bevarandevärde. Den tillkommande bebyggelsen behöver vara anpassad i gestaltning och formspråk för att inte påverka riksintresset negativt. (Läs mer under avsnittet om kulturmiljö på sidan 84 samt avsnittet om riksintresse för kulturmiljövård på sidan 123.)

För att göra det lätt att nå målpunkter, inom och i närheten av planområdet, ska flera gång- och cykelvägar finnas i området. Det handlar till exempel om kopplingar till de två planerade parkerna i östra Eslöv, till centrum och till Stora torg. I Bruksstaden ska ett grönt parkstråk gå genom området. Det ska därefter löpa genom Berga och till Berga trädgårdsstad.

Bruksstaden ska bli ett modernt bostadsområde där marken är välutnyttjad och byggnaderna är höga för att grönska också ska få plats. En öppen och välutformad dagvatten- och skyfallshantering ska till exempel bidra till områdets kvalitet och till att skapa attraktivitet. Samtidigt är fastigheten som kallas Gasverket (idag en fritidsgård) en historisk byggnad som också ger karaktär. Eftersom exploateringen blir hög behöver boendeparkering framförallt lösas i parkeringshus.



Principsektionen visar Östergatan sett österifrån med den nya bebyggelsen i Bruksstaden till höger och befintlig verksamhet till vänster. Gatan blir en stadsgata med grönska och öppen dagvattenhantering.

Aspekter att beakta i den vidare planeringen:

- Hur kan området utvecklas etappvis? Hur kan den nya bostadsbebyggelsen fungera ihop med de närliggande industriverksamheterna och industrispåret som löper genom området?
- Dagvatten- och skyfallsproblematiken behöver hanteras. Inom området i nordväst finns en lågpunkt för vatten.
- Hur kan kvalitativ grönska inrymmas i området?
- Säkerställa ytor för kommunal service som till exempel förskola. Det finns även ett behov av en mellanboendeform, till exempel trygghetsboende eller andra boendeformer för äldre med anpassade bostäder i närhet till annan service.



BERGA

Yta: 15 ha

Antal nya bostäder: 100



Berga består i huvudsak av ett flerbostadsområde byggt på 1960-talet. Genom sin lokalisering längs Ringsjövägen är det en viktig del i östra Eslöv. Den äldre bostadsbebyggelsen ska bli kompletterad av två högre punkthus placerade utmed gatan (detaljplaneprocessen är pågående) vilka ska bidra till förtäta området utan att minska de gröna ytorna som enligt planen ska genomgå en kvalitetshöjning.

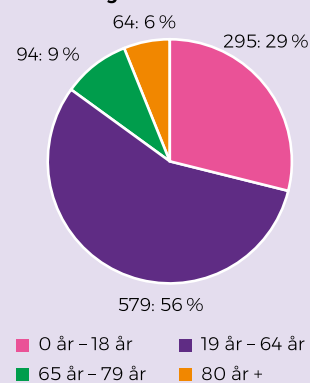
I mitten av Bergaområdet ska den gemensamma gröna ytan öppnas upp för att bli en del av ett grönt rekreativt parkstråk som ska korsa Ringsjövägen och fortsätta ner till den angränsande Idrottsparken. Berga ska vara en livfull plats för möten och umgänge både för de som bor och de som besöker platsen. Inom området ligger Bergagården som är ett vård- och omsorgsboende. Ambitionen är att parken ska vara lättillgänglig för dem som bor där.

Förtätningen av området gör att boendeparkeringar framförallt behöver finnas i parkeringshus eller under jord. De nuvarande parkeringsytorna blir (utöver den kommande bebyggelsen), även delvis ersatta av icke hårdgjorda ytor som kan användas för vattenhantering.



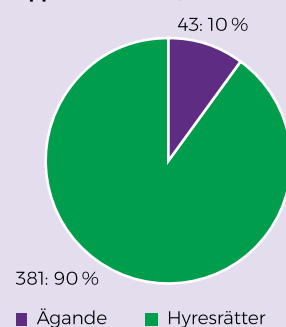
Fakta - nuläge:

Befolkningsstruktur



På Bergaområdet bor det drygt 1 000 personer. Den yngre befolkningen är överrepresenterad i jämförelse med kommunen som helhet, de mellan 65-79 år är underrepresenterade. De i arbetsför ålder har betydligt lägre disponibla inkomster än kommungenomsnittet. Även den äldre befolkningen på Bergaområdet har lägre inkomster än kommunen i genomsnitt. Andelen av de boende som har en gymnasialutbildning ligger i nivå med kommungenomsnittet, dock finns det betydligt fler än i övriga kommunen som inte har någon högre utbildning.

Upplåtelseformer/hushåll



Inom området finns det 424 bostäder. Enbart 10% av dessa är äganderätter, resterande 90% procent av bostäderna är hyresrätter. De boende i hyresrätterna har en lägre disponibel inkomst än kommungenomsnittet. Mer än hälften av hushållen i området är ensamhushåll.

Kommunal service: Bergabo förskola och Bergagården (vård- och omsorgsboende).

Pågående detaljplaner:
Piggvaren 4 och 5

Aspekter att beakta i den vidare planeringen:

- Hur ska genomförandet läggas upp så att de boende i området känner sig inkluderade i utvecklingen av "det nya" östra Eslöv?
- På vilket sätt är det möjligt att i planering och exploatering arbeta med att höja de gröna kvaliteterna? Hur kan de gröna ytorna som idag är kvartersmark bli en del av en parkstruktur? Hur ska det gröna stråket utformas över Östergatan/Ringsjövägen för att upplevas som sammanhållet?
- Hur ska det säkerställas att dagvatten- och skyfallshantering tas med i planeringen?



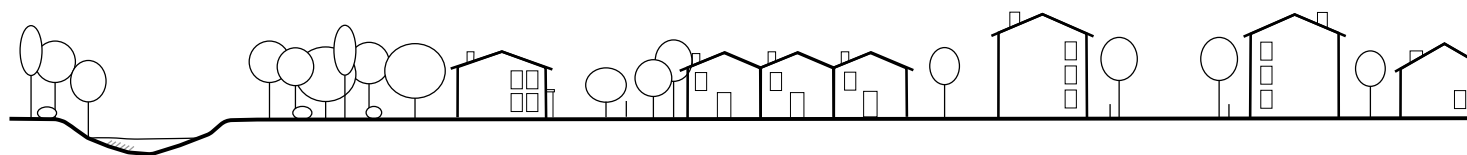
BERGA TRÄDGÅRDSSTAD

Yta: 37 ha

Antal nya bostäder: 250



I planområdets nordöstra del, innanför väg 113 och Harjagersvägen, ligger det som ska bli Berga trädgårdsstad, ett blandat bostadsområde med villor, radhus, kedjehus och flerfamiljshus. Bostäderna ska vara av varierande karaktär och kvarteren ska knytas samman av bygator och torgliknande platsbildningar. Dessa ska fungera som naturliga träffpunkter för områdets invånare.



GRÖNTYA MED
DAGVATTENDAMM

SMÅHUS

FLERFAMILJSHUS

FLERFAMILJSHUS

HUVUDGATA

Berga trädgårdsstad ska ha en mer småskalig karaktär än övriga utbyggnadsområden i östra Eslöv. Bostadsbebyggelsen blir varierad och bygator håller ihop området. De gröna inslagen ska vara synliga genom hela området med ett större grönområde och dagvattendamm i väster och en grön bullerridå som avgränsar österut.

Området ska byggas ut i etapper och rymma cirka 250 bostäder. Service som till exempel förskola ska också ingå i exploateringen. Marken i Berga trädgårdsstad består i dagsläget i huvudsak av uppvuxen äng och åker med samlingar av träd och öppna diken. Det ger goda förutsättningar att skapa en grön stadsdel med uppvuxen grönska, vilket blir en kvalitet för området. Vattenhanteringen ska i stor utsträckning utformas med öppna lösningar och utgå från befintliga diken och lågpunkter. De, liksom spår av äldre strukturer i den gröna vegetationen, ska ge området både struktur och karaktär. Ambitionen ska vara att bevara uppvuxna träd i så stor utsträckning som möjligt. För att ta vara på den tidigare oexploaterade marken behöver det vara en tät stadsdel trots att bostäderna till stor del består av småhus. Längst söderut ska exploateringen vara tätast för att sedan glesas ut längre norrut. I den södra delen av området som angränsar mot Ringsjövägen finns idag handel. Dessa funktioner ska vara kvar och det pågår även detaljplanering för ytterligare handels-etableringar.

Trots att de norra delarna av trädgårdsstaden kommer att vara lokaliserade en bit ifrån Östergatan/Ringsjövägen är ambitionen att det ska vara en välbesökt plats även för dem som bor i andra delar av tätorten. Detta tack vare ett parkområde som ska utformas för att tillgodose behov hos såväl yngre som äldre. Besökare från nordväst ska kunna nå området genom den befintliga gång- och cykelväg som löper längs Harjagersvägen. Dessutom ska det tillkomma tre ytterligare angoringspunkter till Berga trädgårdsstad. Den primära angoringen ska ske via Ringsjövägen, öster om Berga. Ytterligare angoringsmöjligheter för cykel och bil kommer att finnas både söder och väster ifrån.

Grönska ska användas för att skärma av trädgårdsstaden från väg 113 och en grön ridå ska fungera som ett säkerhetsavstånd och dämpa buller. Det är även en lösning som gör det möjligt att hantera anläggningsmassor från exploateringen lokalt. För att så mycket grönyta som möjligt ska vara tillgänglig i Berga trädgårdsstad är ambitionen att den gröna vallen ska få ytterligare funktioner, som till exempel stigar för mountainbikes.

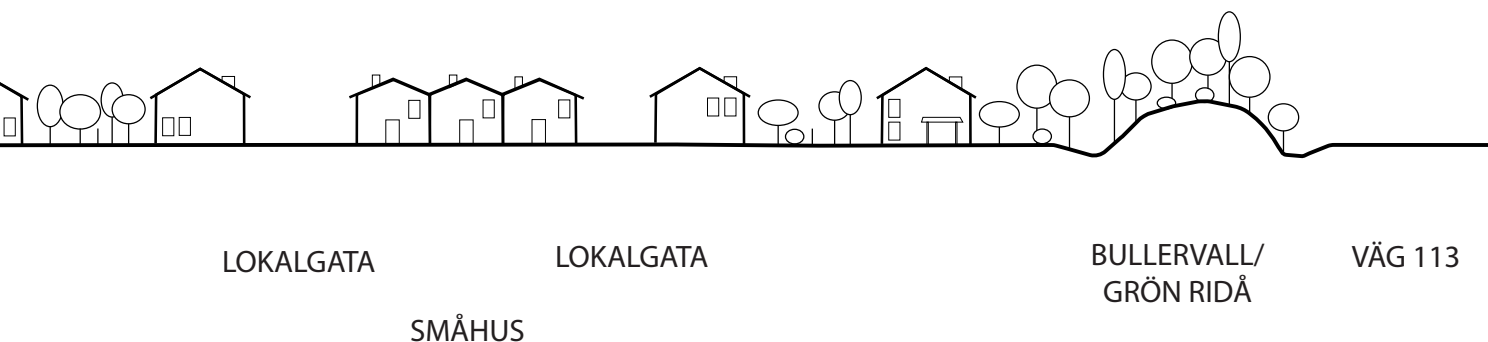
Fakta - nuläge:

Ytan är till stor del oexploaterad och består av åker och uppvuxen äng, en fotbollsplan samt något bostadshus. Marken är planlagd för natur, industri och handel.

Verksamheter: Willys, Lloyds apotek, Arken Zoo.

Pågående detaljplaner:

Äspingen 1, 2 samt del av Eslöv 52:14, Eslöv 52:14 m.fl. (Öster om Berga).





Aspekter att beakta i den vidare planeringen:

- Hur kan området utvecklas etappvis och samtidigt fungera som en enhet?
- Hur kopplas området till Östergatan/Ringsjövägen?
- Hur ska angöringspunkterna till området utformas för att underlätta trafiksituationen vid väg 113/Ringsjövägen?
- Hur kan buller från vägtrafik och den närliggande flygplatsen hanteras för såväl bostäderna som parken?
- Hur säkerställs att de befintliga gröna funktionerna tas tillvara?
- Hur säkerställs att dagvatten- och skyfallshantering tas med i planeringen och att de befintliga blå stråken och strukturen tas tillvara?
- Säkerställa ytor för kommunal service såsom förskola. Det finns även ett behov av en mellanboendeform, till exempel trygghetsboende eller andra boendeformer för äldre med anpassade bostäder i närhet till annan service.



Yta: 19 ha

Antal nya bostäder: 250
(hänger samman med
utveckling av bostäder längs
med stråket Östergatan/
Ringsjövägen)



PARK

IDROTTPARKEN

Centralt i östra Eslöv ligger den plats som i planen har fått namnet Idrottsparken. Området är redan idag det kommunala hjärtat i den östra delen av tätorten och ambitionen är att utveckla det till en målpunkt för hela Eslöv med skola och många föreningsaktiviteter. I områdets norra del ska det tillkomma en stadsdelspark som ska vara en mötesplats för fler än de som går i skolan eller idrottar på området, en plats för rekreation för hela östra Eslöv. Parken ska innehålla funktioner som ger både rekreativa och ekologiska värden och den ska även ha pedagogiska inslag där det ska vara möjligt att lära sig vattens plats och funktion i en stad. Den är också viktig för hantering av vattenöverskott vid skyfall. Parken är en del av det rekreativa stråk som ska korsa Ringsjövägen och fortsätta in i bostadsområdet på andra sidan gatan och den behöver även vara lättillgänglig för dem som bor på Bergagården (ett vård- och omsorgsboende på Berga).

I anslutning till parken, längs Östergatan/Ringsjövägen, kan även exploatering ske i form av ett bostadskvarter innehållande flerbostadshus i upp till fem våningar. Det kan dock finnas behov av att använda ytan för en ny idrottshall i området. Den nya bebyggelsen ska hänga samman med bostadsbebyggelse på andra sidan av Verkstadsvägen (läs mer på sidan 58).

Skolområdet och idrottsanläggningarna ska fungera som delvis integrerade delar. Byggnadernas entréer ska vara vända utåt och det ska vara lätt att orientera sig. Gestaltningen och utformningen ska bidra till trivsel och attraktivitet. Utomhusytorna behöver vara disponerade och planerade så att de kan användas av många och på flera olika sätt.

Utformningen av området ska vara präglad av en föreningsdriven utveckling. Den idéburna sektorn, genom de verksamma föreningarna, behöver involveras så att de aktivt kan delta i arbetet med utvecklingen av Idrottsparken.



Principsektionen visar en idé om hur den för föreningarna gemensamma ytan skulle kunna se ut.

PAVILJONG

Fakta - nuläge:

Kommunal service och verksamheter i urval:

Vasavångskolan, Källbergsskolan, Idrottshall, Gräshall för fotboll, Eslövs tennisklubb, 2 fotbollsplaner och löpbana.

Planer på gång: Skatan 10, del av Skatan 3



Föreningar i Östra Eslöv

Inom Idrottsparken finns flertalet idrottshallar och fotbollsplaner. Många föreningar bedriver sin verksamhet där till exempel:

- TFK Nova Eslöv
- MKSF Pelagonija
- Eslövs Tennisklubb
- Eslövs IK
- Eslövs HF
- Eslövs BK
- Trollenäs IF

Inom övriga delar av planområdet finns ytterligare föreningsverksamheter såsom:

- Eslövs Budoklubb
- Kung Fu Eslöv
- EAI Brottning
- EAI Bortennis
- Eslövs Karate Academy
- Eslövs Hapkido och Taekwando klubb

Idéburen utveckling

Skolområdet har en fördelaktig mix av föreningsaktiviteter och skola. Det är det område i Eslöv där flest barn och unga spenderar sin fritid via organiserad föreningsaktivitet. För att området ska utvecklas och användas på det sätt som är ambitionen i den fördjupade översiktsplanen är det viktigt att inte kommunen ensam tar fram omvandlingsplaner. Delaktighet och dialog från de som spenderar tid i området är helt avgörande för att en förändring ska komma till stånd.

I och med den fördjupade översiktsplanen initierar kommunen ett dialogarbete med föreningarna i området samt de som bedriver verksamhet för att få en bild av vad som saknas och hur platsen kan användas mer effektivt och av fler barn och vuxna i framtiden. Arbetet kommer att ske med utgångspunkt i den överenskommelse med den idéburna sektorn som Eslövs kommun tagit fram. Det är ett långsiktigt arbete som inte kommer att vara klart i och med den fördjupade översiktsplanen som snarare utgör startpunkten för den gemensamma processen.



Aspekter att beakta i den vidare planeringen:

- Hur ska processen med en föreningsdriven utveckling formas? Vilken roll ska kommunen ha? Hur drivande kan skolverksamheten vara?
- Hur kan befintliga byggnader omgestaltas för att skapa ett välkomnande och trivsamt område?
- Hur kan mångfunktionella ytor skapas?
- Hur ska parkmiljön utformas för att innehålla både rekreativa och ekologiska värden längs Östergatan/Ringsjövägen och hur ska det gröna stråket utformas över gatan för att upplevas som sammanhållet?
- Vattenhanteringen behöver lösas. Genom området går naturliga rinnstråk vilka även fortsatt behöver kunna fungera. En lågvattenpunkt finns i områdets sydvästra del. I nordväst finns områden som tidigare drabbats av översvämningar.



STRÅK I ÖSTRA ESLÖV

Nedan följer korta beskrivningar av utbygggnadsförslagen för de olika stråken inom planområdet. Det finns även korta medskick om vilka aspekter som är viktiga att inkludera i den kommande planeringsprocessen.



ÖSTERGATAN/RINGSJÖVÄGEN



Östergatan/Ringsjövägen kopplar ihop Stora torg med Flygstaden och har förutsättningar att utvecklas till en attraktiv stadsgata mellan starka målpunkter. Östergatan/Ringsjövägen ska vara den sammanbindande ryggraden för "det nya" östra Eslöv. Den blir en viktig kopplingspunkt för tvärgående gator och stråk. Det blir en stadsgata som ska vara utformad för att uppmuntra till långsamma trafikrörelser och vara inbjudande för gående och cyklister. Gaturummet ska vara varierat i bredd och längs sträckan ska det finnas flera olika målpunkter för att skapa liv och rörelse under stor del av dygnet och motverka känslan av infartsled. Godstrafik som idag trafikerar gatan ska till stor del flyttas över till Harjagersvägen, Trehäradsvägen och Södra vägen. Östergatan/Ringsjövägens ändrade funktion kommer att bidra till minskad genomfartstrafik genom Eslövs centrum. Gatan är även utpekad som huvudled för cykel.

Längst i väster, på båda sidor om gatan, ligger Carl Engströmskolan, vilken är en viktig målpunkt för många av kommunens ungdomar. På gatans norra sida ska det tillkomma bostadsbebyggelse med inbjudande fasader och i viss utsträckning verksamheter i botten-

Fakta - nuläge:

Det finns idag ett mindre antal lägenheter i flerbostadshus längst i väster och ett mindre antal småhus längs gatans östra del. Där bor sammanlagt cirka 250 personer.

Verksamheter i urval: Saint-Gobain, Kronosept, Optimer, Bil Månsson, Circle K (Willys, Arken Zoo, Lloyds apotek – är även nämnda under Berga trädgårdsstad).



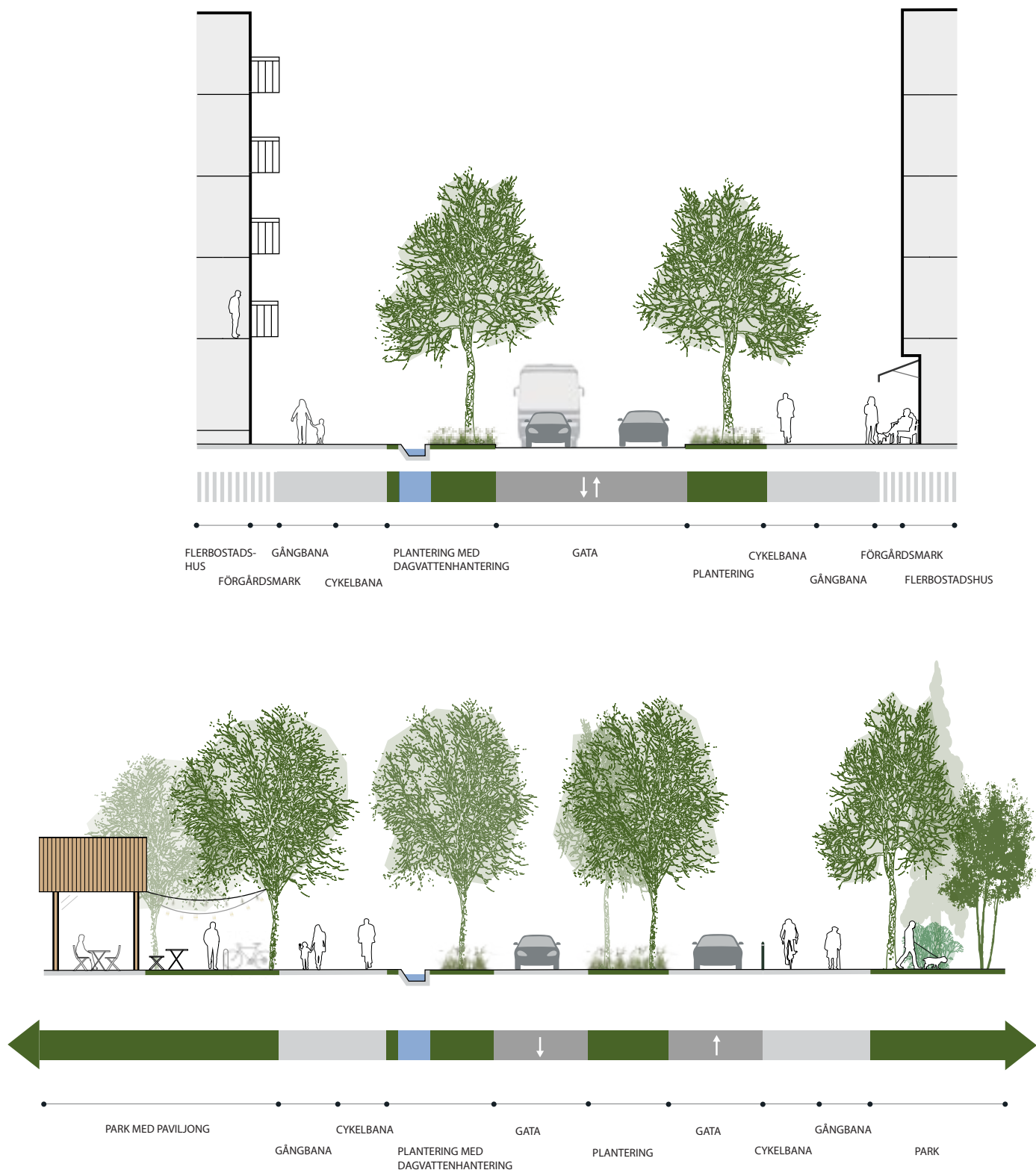
våningen längs större delar av gatan. Även på den södra sidan ska nyttillkomna bostäder bidra till att stärka gatans stadsmässiga karaktär. Där Verkstadsvägen möter Östergatan/Ringsjövägen kan det, på båda sidor om gatan, byggas flerbostadshus i upp till fem våningar med en sluten kvartersstruktur. Det ska även finnas möjlighet till verksamheter i bottenvåningen såsom mindre livsmedelsbutik eller samhällsservice. Det kan dock finnas behov av att använda ytan öster om Verkstadsvägen för en ny idrottshall i området. Bostäderna kommer att ligga i nära anslutning till planområdets stadsdelspark.

Tanken med att parkområdet ska öppna sig mot gatan, samt korsningen mellan Berga och Idrottsparken, är att det ska bidra till variation i gaturummet. Stråket kommer också att ha en viktig funktion för att ta hand om dagvatten och skyfall. Öppna anläggningar kan bidra till att ge en hög kvalitet på gatans utformning med växtbäddar och en kanal. Söder om bostäderna ska det även finnas plats för service, till exempel en förskola.

Det nedlagda godsspåret mellan Östergatan och Verkstadsvägen ska bli en grön och genomsnittsväg för gående och cyklister som ska till förskola/skola eller någon av föreningsaktiviteterna på Idrottsparken.







Principsektionerna visar Östergatan och Ringsjövägen som stadsgata med långsamma rörelser och gott om plats för gående och cyklister. Längs hela gatan ses grönska och öppen dagvattenhantering. Den övre sektionen ger en bild av gatans utformning där de östra delarna av Bruksstaden möter den nya bebyggelsen på den södra sidan. Den nedre illustrationen visar en idé om hur passagen som kopplar samman parkområdena på gatans båda sidor kan se ut.

Aspekter att beakta i den vidare planeringen:

- Gatan har idag funktionen som infartsled. För den västra delen pågår en omvandlingsprocess, vad behövs för att karaktären av stadsgata ska kunna hållas hela vägen till väg 113?
- Hur är det möjligt att skapa en entré till tätorten vid cirkulationsplatsen på väg 113?
- Tyngre trafik och genomfartstrafik behöver ledas om till andra trafikleder.
- Hur skapas ett bra möte mellan den befintliga villabebyggelsen i gatans östra ände med den nya bebyggelsen?
- Hur ska det gröna stråket utformas över Ringsjövägen för att passagen ska vara trygg och upplevas som sammanhållen?
- Hur säkerställs att dagvatten- och skyfallshantering blir en integrerad del av utformningen av stadsgatan?



PER HÅKANSSONS VÄG



I planen blir stråket, som Per Håkansson's väg utgör, en viktig del i en rekreativ koppling som binder samman de sydvästra och de sydöstra delarna av planområdet. En ny övergång över järnvägen innebär också att det blir möjligt att nå stadsparken på den västra sidan av Södra stambanan. En utveckling av stråket skapar en grön promenad- och cykelvänlig passage hela vägen till Snärjet. Vägen och angränsande ytor behöver delvis få en ny utformning som gör att de fungerar både som en rinnväg och som översvämningssyta vid skyfall. Stråket kommer att ha en koppling till ryggraden (längs Östergatan/Ringsjövägen) genom att Verkstadsvägen är utpekad som en huvudled för cykel. Per Håkansson's väg kommer också att ha en viktig funktion för att öka tillgängligheten i en del av området där industrikvarteren annars utgör barriärer och minskar möjligheten till rörelse.

Vägen har även en fortsatt viktig funktion för de verksamheter som idag är belägna längs stråket, men den ska bli utformad så att det finns plats för tydliga och säkra gångvägar och cykelvägar/-banor.



Aspekter att beakta i den vidare planeringen:

- Konflikten mellan gående/cyklister och godstransporter behöver hanteras.
- Hur kan en gestaltning av stråket börja ta form innan en cykelväg är utbyggd för hela sträckan?
- Hur säkerställs att dagvatten- och skyfallshantering blir en integrerad del av utformningen av stråket?
- Hur kan Lantmännens verksamhet (med lokaler på båda sidor om vägen) även fortsatt fungera på ett bra sätt?

TREHÄRADSVÄGEN



Trehäradsvägen utgör planområdets gräns söderut. Den har en kombinerad funktion som infartsled för person- och godstrafik och är också en gata med angränsande bostadsbebyggelse. Tillsammans med Harjagersvägen och Södra vägen/Lundavägen ska den avlasta Östergatan/Ringsjövägen. För att Trehäradsvägen ska kunna ha den funktionen behöver kopplingen till väg 113 fungera bättre. Idag uppstår till exempel ofta köproblem och det är svårt att komma ut på väg 113. Framförallt gäller det norrut, men problem finns även i den södra riktningen. För att lösa problemen behöver en cirkulationsplats tillkomma i korsning Trehäradsvägen–väg 113.

Trehäradsvägen har i huvudsak karaktären av en infartsled och är förhållandevis bred. Samtidigt är den en entré till Eslöv och längre västerut får vägen en mer stadsmässig karaktär i takt med att bostadsbebyggelsen ökar. Vägen är i planen utpekad som huvudled för cykel från planområdets västra gräns och fram till korsning med Verkstadsvägen.

I dess östra ände omgärdas vägen av verksamheter på båda sidor. De fastigheter som i dagsläget är obebyggda kan bli exploaterade för att användas för kontorsverksamhet och verksamheter utan stor omgivningspåverkan. De kan då göra det möjligt att använda vägen som transportled för tyngre transporter samtidigt som de inte själva genererar en stor trafikökning.

Aspekter att beakta i den vidare planeringen:

- Vägen behöver hantera olika typer av trafik och flöden och ska även fungera som huvudled för cykel. Hur utformas den på bästa sätt för att klara detta?
- Korsningen mellan Trehärdsvägen och väg 113 är otrygg och ofta hindras framkomligheten på grund av köbildning. Hur kan processen för en cirkulationsplats i korsningen tas framåt?
- Hur säkerställs att dagvatten- och skyfallshantering blir en integrerad del av utformningen av vägen?







Del 3 – Temaområden

GRÖNA OCH BLÅ STRUKTURER

Tillgänglighet till grönområden

Statistiska centralbyrån, SCB, har räknat ut den genomsnittliga tillgängligheten till grönområden (minst 0,5 ha) för invånare i Sveriges tätorter. Eslövs tätort ligger där under såväl genomsnittet för Sverige som för Skåne. För övriga tätorter inom Eslövs kommun ligger genomsnittet lägre än det för Sverige, men högre än Skånesnittet. Detta är en indikation på att Eslövs kommun behöver arbeta med grönområdena inom tätorten och framförallt i östra Eslöv.

- Sverige: 195 m²/person
- Skåne: 141 m²/person
- Eslöv (alla tätorter): 149 m²/person
- Eslövs tätort: 124 m²/person

I växande städer är avvägningen mellan behovet av nya bostäder och bevarande och utveckling av grönstrukturen ofta en utmaning. Grönstrukturen är dock en viktig del av den urbana miljön. Den bidrar till välbefinnande, hälsa och renare luft samtidigt som den har betydelse som spridningskorridorer för djur och växter.

Grönare stadsmiljöer med parker och stråk kan fördröja och rena vatten, upprätthålla grundvattennivåer, ge bättre lokalklimat och skydda bebyggelse mot översvämning, utjämna temperatursvängningar, ge skugga och inte minst goda och hälsosamma livsmiljöer med platser för aktivitet, lek och möten. I ett förändrat klimat med en tätare stadsstruktur kommer grönskan att bli allt mer värdefull.

Den här typen av funktioner brukar benämnas ekosystemtjänster. Eftersom tjänsterna fyller olika behov behöver de också olika förutsättningar i den fysiska miljön. En oklippt vägremsa har kanske inte något större rekreativt syfte, men den kan vara viktig för den biologiska mångfalden och vara en spridningskorridor för både växter och insekter. Likaväl kan en park eller annan grönyta vara utformad så att den har höga värden för rekreation och friluftsliv, men utan funktioner för den biologiska mångfalden eller vattenhantering. För att kunna få så mycket nytta som möjligt av de gröna ytorna är det därför viktigt att fundera på vilka behov de ska fylla och hur de kan utformas så de rymmer så många ekosystemtjänster som möjligt. Även de blå strukturerna är viktiga för att få välfungerande ekosystemtjänster.

Ekosystemtjänster

Ekosystemtjänster är alla produkter och tjänster som naturens ekosystem ger människan och som bidrar till vår välfärd och livskvalitet. Ekosystemtjänsterna brukar delas upp i fyra kategorier: försörjande, reglerande, kulturella och stödjande.



Försörjande

Till exempel:

- spannmål
- dricksvatten
- trävirke
- bioenergi



Reglerande

Till exempel:

- pollinering
- rena luft och vatten
- klimatreglering



Kulturella

Till exempel:

- friluftsliv
- hälsa och inspiration
- naturarv och turism

Stödjande

För övriga tjänster ska fungera, till exempel:

- fotosyntes
- bildning av jordmån
- biogeokemiska kretslopp

Källa: Naturvårdsverket

Grönstruktur och grönområden

Grönstrukturens betydelse lyfts fram i exempelvis miljö kvalitetsmålet ”God bebyggd miljö” och i Agenda 2030 mål 11 ”Städer och bosättningar ska vara inkluderande, säkra, motståndskraftiga och hållbara”. I Eslövs kommuns översiktsplan, antagen 2018, finns målsättningen om att nya bostäder bör ha maximalt 300 meter till park eller grönområde. Detta med grund i att forskning har visat att 300 meter är det avstånd människor är beredda att gå till ett grönområde för att använda det ofta. Närheten har störst betydelse för barn, personer med funktionsnedsättning, äldre och sjuka.

Inom planområdet är de befintliga gröna ytor och stråken få och en stor del av området består av hårdgjorda ytor. För att få in fler av de gröna värdena och höja kvaliteten både när det gäller rekreation och ekologiska funktioner är en utgångspunkt i den fördjupade översiktsplanen att alla utvecklingsområden ska rymma ytor för mindre grönområden. Dessutom ingår i planen två större parkanläggningar, dels en stadsdelspark mellan Idrottsparken och Berga och dels en park i Berga trädgårdsstad. Parkområdet i Berga trädgårdsstad är 4 hektar medan stadsdelsparken blir knappt hälften så stor.

Övergripande grönstruktur



Befintliga och nya/utvecklade gröna områden och stråk



Den första kartan visar den övergripande strukturen för grönområden och grönstråk inom planområdet och hur den kopplar till viktiga punkter utanför planområdet. I den andra kartan är den gröna strukturen uppdelad i befintliga respektive nya/utvecklade områden och stråk. Ytor avsedda för parker är också markerade. De befintliga stråken har idag olika funktioner och som nämnts ovan är det viktigt att i utvecklingen av grönstrukturen analysera och beakta brister och behov.

Inom planområdet finns ett mindre antal biotopskyddade element som mörkelgravar och alléer (vilka i huvudsak ingår i karteringen av den gröna strukturen). Planeringen av östra Eslöv ska utgå från att dessa ska bevaras i så stor utsträckning som möjligt. De har viktiga funktioner och kan bidra till värdefulla ekosystemtjänster. De kan även vara hemvist för artskyddade djur, insekter och växter. I det vidare planeringsarbetet är fördjupade analyser nödvändiga. Det samma ska även gälla för uppvuxna träd som ska bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

Dagvatten- och skyfall

Begränsad kapacitet i befintliga ledningsnät, fler hårdgjorda ytor och intensivare regn till följd av klimatförändringar, gör att frågan om vattenhanteringen är en viktig del i den fysiska planeringen.

Stora delar av ytan inom planområdet är hårdgjord och det finns brister i dagvatten- och skyfallshanteringen. Dessutom kommer delar av den idag oexploaterade, ej hårdgjorda, marken i Berga trädgårdsstad att bli bebyggd, vilket ställer än högre krav på en väl fungerande hantering av dagvatten- och skyfall.

Lågpunkter



En analys visar att det framförallt är två områden som är de huvudsakliga lågpunkterna, i nordväst i Bruksstaden och i nordost i Berga trädgårdsstad. Lågpunkten i Bruksstaden tar emot vatten från en relativt stor del av planområdet, medan den i Berga trädgårdsstad tar emot vatten från ett betydligt mer begränsat lokalt område. Berga Trädgårdsstad är i dagsläget inte speciellt översvämningsdrabbat, men eftersom det ligger uppströms, alltså högre än övriga områden, så ökar varje hårdgjord yta avrinningen nedströms. Det är möjligt att förbättra vattensituationen genom att leda om vatten så att belastningen minskar på lågpunkten i Bruksstaden.

Det kan åstadkommas genom att leda vattnet från de södra delarna av Berga trädgårdsstad norrut mot lågpunkten samt förlänga den befintliga vallen i de nordvästra delarna av området. Även efter en sådan åtgärd kommer dock stora mängder vatten att samlas i de nordvästra delarna av Bruksstaden.

Övergripande vattenhantering och rinnvägar



Kartan visar översvämningsytor och ytor avsatta för dagvattenhantering samt rinnvägar. Utöver dessa behöver även bostadskvarteren rymma ytor för vattenhantering. Kartan bygger på den skyfallskartering och den översiktliga strategi- och åtgärdsplan för skyfall och dagvatten som Eslövs kommun gjorde i samband med den kommunövergripande översiktsplanen 2018.

På Ringsjövägens södra sida i området Idrottsparken finns idag ett fördröjningsmagasin. När den ytan blir exploaterad behöver funktionen som magasinet fyller flyttas till en annan plats. Dessutom behöver den nya exploateringen hantera det dagvatten som den genererar. För att lösa detta kan ett nytt fördröjningsmagasin anläggas söderut, på andra sidan Verkstadsvägen. Den tillkommande parkytan på båda sidor om Ringsjövägen behöver också utformas så att den fungerar som en översvämningsyta. Bruksgatan är utpekad som rinnväg och översvämningsyta och längs med gatan är även en översvämningsyta placerad på kvartersmark.

Det är nödvändigt att kommunen så tidigt som möjligt initierar en dialog med markägaren om funktionen på denna yta.

Rinnvägar är placerade utmed allmänna vägar. Genom att styra vattnet bort från kvartermark är det möjligt att säkerställa att rinnvägar inte byggs bort vid en exploatering.

Dagvattnet inom planområdet avleds åt två håll, dels söderut mot Långakärr i Abullahagen och vidare mot Eslövsbäcken och Bråån, dels västerut under stambanan och vidare till Långgropen och Saxån. Dagvattennätets kapacitet är i dagsläget nådd i flera delar av planområdet (läs mer i avsnittet Teknisk försörjning på sidan 120) vilket också påverkar skyfallshantering. Eslövs kommun har tillsammans med VA SYD tagit fram en dagvatten- och översvämningsplan. Den betonar vikten av att planera för dagvatten- och skyfallslösningar med ett helhetsperspektiv och att det behöver finnas plats för att i så stor utsträckning som möjligt hantera dagvatten lokalt i öppna lösningar. Strategier och genomförandepunkter från dagvatten- och översvämningsplanen är utgångspunkter för den fördjupade översiktsplanen.

En dagvattenanläggning med vatteninslag och vegetation har potential att bli ett värdefullt tillskott i stadsmiljön. Både den tekniska funktionen och gestaltningen behöver beaktas. I planen är detta en bärande tanke. Anläggningarna ska både skapa en bättre situation för området som helhet och bidra till att skapa kvaliteter i stadsrummet. Öppna dagvattenlösningar är också bra då de möjliggör rening av vattnet som ofta innehåller föroreningar från exempelvis trafik, förbränning och fria metallytor. Inom planområdet finns idag öppna dagvattendiken, dels i Berga trädgårdsstad, dels i de östra delarna av planområdet.

Ytor för skyfallshantering ska ha en utformning som möjliggör en mångfunktionell användning. Det kan till exempel handla om att sänka marknivån i en del av en park. Det är också viktigt att inom planområdet skapa rinnvägar med utrymme för fördröjningsåtgärder som till exempel regnbäddar.

I det vidare arbetet är det nödvändigt att ta fram en ny skyfallsanalys för hela planområdet som i detalj utreder hur vattnet rinner, både med avseende på riktning och flöden, vid situationer när det regnar så kraftigt att vattnet avleds på markytan. För ett effektivt genomförande av den fördjupade översiktsplanen är det nödvändigt att dagvatten- och skyfallshantering sker på ett samlat sätt för hela planområdet.

För att få en välfungerande gatuhierarki kommer den övergripande transportstrukturen inom planområdet att få en ny struktur. Östergatan/Ringsjövägen blir en stadsgata som fungerar som en ryggrad för östra Eslöv. Tillkommande bebyggelse och grönstruktur är länkade dit. Även Kvarngatan ska få en tydligare karaktär som stadsgata.

Kartan nedan visar viktiga målpunkter inom och i anslutning till planområdet. Det handlar om parker och grönområden, centrumfunktioner, livsmedelsbutiker, kommunikationer och servicefunktioner som skola, förskola, bibliotek, stadshus och vårdcentral.

Viktiga målpunkter



Uttekade stadsgator och leder för industritransporter



Industritrafik

Östergatan/Ringsjövägen fungerar idag som en infartsled både för industriernas transporter och för persontransporter till de västra delarna av staden. Delar av den trafiken behöver ledas om till Trehäradsvägen, Harjagersvägen och Södra vägen/Lundavägen (de sistnämnda ligger utanför planområdet). För att Trehäradsvägen och Södra vägen i sin tur ska fungera behöver anslutningarna till väg 113 förbättras jämfört med nuläget. Den fördjupade översiktsplanen föreslår ytterligare en cirkulationsplats på väg 113 i korsningen med Trehäradsvägen samt ett högersvängfält i korsningen med Södra vägen. En ny fördelning av trafiken kommer att bidra till en bättre trafiksituation även i centrala Eslöv på den västra sidan om järnvägen.

Bruksgatan löper genom planområdet från norr till söder. Sträckan norr om Östergatan kommer att hamna mitt i ett bostadsområde och behöver anpassas till en ny funktion. Söder om Östergatan kommer Bruksgatan att ha kvar karaktären som industrigata. Den är en viktig del i strukturen för transporter till och från de verksamheter

som ligger i området. De vägar som är utpekade för industritrafik har en bärighetsklass som möjliggör detta.

Det finns godstransporter som även fortsättningsvis kommer att behöva gå genom planområdet, vilket är en aspekt som behöver finnas med i omgestaltningen av områdets gator. Samtidigt finns det vid en stadsomvandling möjlighet att skapa ett system för godstransporterna som är mer hållbart ur miljömässiga, sociala och ekonomiska aspekter. Ett exempel skulle kunna vara att gods lastas om till mindre fordon eller cyklar vid en omlastningscentral. I det kommande genomförandet av den fördjupade översiktsplanen är det en viktig aspekt som behöver beaktas för att Eslöv ska utvecklas på ett sätt som går i linje med internationella, regionala och kommunala hållbarhetsmål.

Inom planområdet finns en järnväg för godstrafik som löper längs Bruksgatan. Järnvägen är i bruk men trafikeras endast av ett företag, Smurfit Kappa, vilket är lokaliserat strax söder om planområdet. Banan är i stort behov av underhåll och kommunen behöver även se över säkerheten vid korsningarna där Bruksgatan korsar Trehäradsvägen respektive Östergatan. Det pågår en utredning om vilka åtgärder som kommunen kommer att behöva genomföra.

Den fördjupade översiktsplanen föreslår en omvandling av kvarteren norr om Östergatan på båda sidor om Bruksgatan (Bruksstaden). Området har i planen en hög exploatering med upp till 1 000 bostäder. Utformningen av Bruksstaden behöver anpassas så att miljön för dem som bor eller nyttjar funktioner i området är trygg och säker, trots att industrispåret går genom området. Då industrispåret är i kommunal ägo kan Eslövs kommun sätta ramar för vilken typ av gods som företag får frakta på spåret samt vilka tider på dygnet som transporterna får ske. Om godsspåret tas ur bruk kan spåren med fördel ligga kvar i marken för att visa platsens historia. De kan få en ny användning, exempelvis som gång/cykelvägar.

Trafikmätningar

Tabellen visar den genomsnittliga dygnstrafiken. Mätningarna är gjorda under 2021.

Ringsjövägen	6 765
Östergatan	2 947
Kvarngatan (norra delen)	4 339
Kvarngatan (södra delen)	6 719
Trehäradsvägen	12 589

Struktur för cykelstråk

Idag är länkarna mellan de målpunkter som finns inom planområdet svaga, framförallt för dem som rör sig till fots eller cyklar. Ett viktigt element i omvandlingen är därför att binda ihop planområdets olika delar med nya stråk och gena vägar. Flera av de befintliga vägarna får en utformning som gör det både tydligare och säkrare för dem som inte reser med bil. Dessutom finns i den fördjupade översiktsplanen förslag om tillkommande nya kopplingar för gång och cykel inom och mellan de olika utvecklingsområdena.

Huvudcykelnät



Kartan visar två nivåer på cykelvägar/-banor inom planområdet, huvudleder och övriga. Huvudlederna är tänkta att vara en stomme för cykelnätet. De ska hålla en standard med dubbelsidiga cykelbanor med belysning. Övriga cykelstråk ska vara utformade så att de är trygga och säkra, men utförandet kan ske på olika sätt. Vissa cykelleder går längs bilvägar medan andra cykelvägar är helt skilda och till exempel går genom eller längs med en park. Östergatan/Ringsjövägen är också en del av de planerade regionala cykellederna i Skåne. Leden går mellan Flyinge och Sjöholmen.

Södra stambanan och väg 113 – kopplingspunkter och barriärer

Kopplingspunkterna mellan planområdet och dess omland är viktiga att arbeta med. Södra stambanan avgränsar området västerut och kommer även fortsatt att vara en barriär för Eslövs tätort. Att leda rörelser till de tre undergångar som finns är viktigt för att göra staden hel och tillgängliggöra båda delar om järnvägen. Utöver befintliga kopplingar tillkommer i planen även en gång- och cykelbro i områdets södra del. Denna ger ytterligare möjlighet till kontakt och kortare avstånd mellan väster och öster. Den kopplar också samman östra Eslöv med målpunkterna Medborgarhuset, stadsparken och kyrkan. På lång sikt, efter 2035, kan det även finnas ett behov av att studera ytterligare en ny koppling över Södra stambanan för gång och cykel. En förbindelse placerad mellan de två undergångarna vid Västergatan/Östergatan och Harjagersvägen kan då vara aktuell. Det primära syftet med en sådan är att minska den barriäreffekt som järnvägen utgör (både mentalt och fysisk) och skapa en mer sammanhållen stad.

Se Länsstyrelsens granskningsyttrande avseende riksintresse kommunikationer Södra stambanan (sidan 169 och framåt).

Väg 113 utgör planområdets gräns åt öster och även denna är till viss del en barriär. För den motordrivna trafiken fungerar Ringsjövägen och Trehäradsvägen som infarter, medan det för gång- och cykeltrafik finns undergångar vid Harjagersvägen, Ringsjövägen och Per Håkanssons väg. Väg 113 är en del av det funktionellt prioriterade vägnätet och tillhör följande två kategorier:

- Regionalt viktiga vägar – vägar som binder samman län och funktionella regioner (i regel riksvägar men det kan även vara länsvägar).
- Kompletterande regionalt viktiga vägar – vägar som binder samman kommuncentrum och produktionsnoder inom regioner och län (i regel länsvägar, men kan även vara riksvägar).

Dock går det att ifrågasätta att väg 113 har denna funktion då den är svår att angöra från Eslövs tätort och även från mindre påfartsvägar söderut fram till Gårdstånga. Det uppstår också ofta köer på vägen. För att förbättra trafiksituationen både inom planområdet och på väg 113 föreslår planen, utifrån slutsatserna från den genomföra åtgärdsvalsstudien, en cirkulationsplats i korsningen med Trehäradsvägen samt ett högersvängfält i korsning med Södra vägen.

Att den regionala funktionen finns kvar är viktigt. Därför behöver fortsatta utredningar göras för hela sträckan mellan Eslövs tätort och Gårdstånga.

Både Södra stambanan och väg 113 är utpekade som led för farligt gods (läs mer om farligt gods och säkerhetsavstånd på sidan 105).

Kollektivtrafik

Eslövs station ligger i anslutning till planområdet och stora delar av de föreslagna utbyggnadsområdena ligger inom en kilometer från järnvägsstationen. Utöver tågtrafiken trafikeras området av busslinje 1 som kör via Östergatan/Ringsjövägen till sluthållplatsen vid handelsområdet Flygstaden strax öster om planområdet. Då busslinjen trafikerar planområdets ryggrad kommer de flesta av de tillkommande bostäderna att ha en hög tillgänglighet till kollektivtrafiken. I de norra delarna av Berga trädgårdsstad blir dock avstånden längre, med som mest 700–800 meter till en busshållplats.

För att den tillkommande bebyggelsen ska få god tillgänglighet med kollektivtrafik är det viktigt att exploateringen, i den mån det är möjligt, sker i närheten av befintlig kollektivtrafik. Samtidigt är det också viktigt att de områden som ligger längre bort får en utformning som gör det möjligt att på ett bra sätt kollektivtrafikförsörja dem när ett tillräckligt stort underlag för resande finns.

Parkering

Idag består parkeringarna inom området av markparkeringar. Det finns både kommunala och privata parkeringar och möjligheten att hitta en parkering är överlag god. Planen föreslår en tät exploatering i flera av områdena. För att kunna bygga så många bostäder behöver det tillkommande parkeringsbehovet i stor utsträckning tillgodoses genom parkeringshus och/eller underjordisk parkering. Planen föreslår det som huvudsaklig lösning för bostäderna i Järnvägsstaden, Bruksstaden samt för förtätningen på Berga. Dock kommer gatuparkeringar fortfarande att finnas kvar. Till exempel kan parkeringsplatser placerade mellan träd vara en bra lösning för områdets stadsgator. Det gynnar de närliggande verksamheterna att det finns möjlighet att stanna till längs gatan. Det gör också att människor rör sig där. Även pendlarparkeringen vid nedgången till järnvägsstationen kommer att finnas kvar.

Eslövs kommun antog en ny parkeringsnorm 2021. Enligt den nya normen ingår planområdet i två olika zoner. Järnvägsstaden och de västra delarna av Bruksstaden ingår i centrumzonen där normen är 6 parkeringsplatser per 1 000 m² BTA. För övriga delar av planområdet är normen 8 parkeringsplatser per 1 000 m² BTA.

SKOLOR OCH FÖRSKOLOR

Befintlig verksamhet

Inom planområdet finns förskola, grundskola, gymnasium och vuxenutbildning. Den nybyggda skolbyggnaden för gymnasie- och vuxenutbildning vid Östergatan bildar tillsammans med Salliushuset och Gamla Östra skolan den nya Carl Engström-skolan. Gymnasieskolan har, utöver elever från hela Eslövs kommun, även många studerande från andra kommuner. På före detta Bergaskolans område är gymnasiesärskola samt byggprogram lokaliserade.

Grundskoleverksamhet finns på Vasavångskolan f-6, Vasavångskolan 7-9 samt Källebergskolan. De förstnämnda har verksamhet för årskurserna f-9 och den sistnämnda används som ersättningslokal vid ombyggnation av andra skollokaler. Vasavångskolan f-6 tar huvudsakligen emot elever i närområdet för årskurserna f-3, men från och med årskurs 4 även elever från områden öster om Eslövs tätort. Vasavångskolan 7-9 tar även emot elever från Stehagskolan.

Inom planområdet finns två förskolor, Kunskapshusets förskola och Bergabo förskola vilka tillsammans har drygt 200 platser. Upptagningsområdena för förskolorna ser olika ut. Bergabo förskola har framförallt ett lokalt upptagningsområde, medan Kunskapsskolans förskola har ett större upptagningsområde och majoriteten av barnen bor på den västra sidan av järnvägen utanför planområdet.

Behov av nya ytor för förskole- och skolverksamhet

I dagsläget finns tillräcklig kapacitet på förskolorna och skolorna inom planområdet. Med ett stort antal nya bostäder ökar behovet av yta för verksamheterna vilket är något som kommunen behöver analysera vidare. Planen pekar på en övergripande nivå ut tre områden (Bruksstaden, Berga trädgårdsstad och i det nya bostadskvarteret längs Östergatan) som möjliga för lokalisering av nya förskolor. Ytan i Bruksstaden är också tänkt att rymma grundskola (antingen årskurs f-6 eller årskurs 7-9) samt plats för en ny idrottshall. För att eleverna i grundskolan ska kunna gå till och från idrottshallen själva är det viktigt att denna är lokaliserad i anslutning till grundskolan. För äldre elever på gymnasiet finns inte samma behov av att idrottshall och skola är lokaliserade i direkt anslutning till varandra även om avståndet inte kan vara för långt. Dock kan det finnas ett behov av en ny idrottshall redan på kort sikt. Den är då möjlig att lokalisera inom Idrottsparken.

Av de tre utpekade områdena är det Bruksstaden och Berga trädgårdsstad som i första hand är aktuella för en utbyggnad av förskoleverksamheten. Ett sätt att arbeta med lokaler för förskole-/skolverksamhet i de nya områdena kan vara att kombinera dem med bostäder, exempelvis genom att verksamheterna finns i bottenvåningen och bostäderna ovanpå.

Det går också att arbeta för att skapa mångfunktionella skolgårdar, vilka allmänheten kan använda utanför verksamhetstid. Planen möjliggör även för gymnasieverksamheten att expandera i södra delarna av Bruksstaden, på samma fastighet som fritidsverksamheten Gasverket finns.

Befintliga förskolor och möjliga utvecklingsområden för skolverksamhet



Enligt Eslövs kommuns befolkningsprognos kommer det år 2037 att finnas 271 barn i åldrarna 1–5 år och 506 barn i åldrarna 6–15 år i planområdet. Prognosen utgår från att drygt 1 222 nya bostäder tillkommit.

Ett annat sätt att räkna är att utgå från hur många barn i förskoleålder det bor per bostad i Eslövs kommun idag och multiplicera det med antalet nya bostäder. Enligt SCB var siffran för 2019 0,15 barn per bostad. Eftersom nya bostäder ofta genererar ett större behov av förskoleplatser än ett moget bestånd har siffran räknats upp med 50 procent vilket ger 0,22 barn per ny bostad. Med 1 600 nya bostäder till år 2035 blir det med denna metod 352 barn i de tillkommande bostäderna.

Räkneexempel; behov av yta för förskoleverksamhet vid nybyggnation

Den sammanlagda ytan (både inom- och utomhus) som behövs per barn är 45 kvm. Behovet av yta har på en övergripande nivå räknats ut utifrån de riktlinjer som finns för inomhus- och utomhusytor för förskolor.

Detta ger:

1 600 bostäder: 352 barn	$352 \times 45 = 15\,840$ kvm eller knappt 1,6 ha
---------------------------------	---

2 550 bostäder: 561 barn	$561 \times 45 = 25\,245$ kvm eller drygt 2,5 ha
---------------------------------	--

Exemplet visar det behov som tillkommer som en följd av exploateringen. Inte det totala behovet.



Se Länsstyrelsens granskningsyttrande avseende riksintresse för kulturmiljövård Eslöv [M 182] (sidan 169 och framåt).

KULTURMILJÖ

Kulturmiljövärdena i centrala Eslöv finns beskrivna i riksantikvarieämbetets definition av riksintresset (läs mer på sidan 123), men de består också av annat som finns på platsen.

Ordet *kultur* betyder odling och att odla är att producera, förändra och förädla något. Ordet *miljö* kan ersättas med omgivning. Således kan ordet *kulturmiljö* förstås som *förädlad omgivning*.

Utgångspunkten för arbetet med östra Eslöv är just förädling, ambitionen är ta hand om de värden som finns inom planområdet och förbättra dem.

Utveckling, förändring, förfall och förädling

Östra Eslöv har i perioder sedan Södra stambanans tillkomst och sedan Eslöv fick sina stadsrättigheter 1911 utvecklats och förädlats, men också förändrats och delvis fallit i glömska. Mycket har försvunnit, inte minst i området längs Kvarngatan som går genom både Järnvägsstaden och Bruksstaden. Områdena var mer täta och blandat bebyggda fram till 1970-talet, då saneringar tog vid både vad gäller bostäder och industrimiljöer.

I motiveringen till riksintresset för kulturmiljövård står det: *Stadsmiljö-järnvägsstad – som visar järnvägens och industrialismens betydelse för den moderna tätortsutvecklingen, hur en hållplats på den rena landsbygden successivt utvecklades till planmässigt uppbyggt stationssamhälle och så småningom stad*. Motivet beskriver en dynamisk process av utveckling och inte ett statiskt förhållande av färdigutvecklad stad. I västra Eslöv hade riksintresseområdet kring 1950 helt byggts ut och funnit sin form så som det senare beskrivs i riksintresset. På östra sidan är staden ofärdig och sedan 1970-talet också tilltygad, riven och mera extensivt använd.

Med den fördjupade översiktsplanen kan stadsdelen få nytt liv genom ett kompletterat innehåll. I den processen och för framtiden är värden av kulturmiljön central. Östra Eslöv ska inte bli en ny stad, utan området ska kompletteras och successivt förfinas utifrån en stomme av historiska strukturer.

I östra Eslöv har verksamheter och stadsliv kommit och gått utan att staden funnit en fast form. Som exempel kan nämnas att både delar av Järnvägsstaden och Bruksstaden, som för ett femtiotal år sedan var i intensiv användning, har fått en alltmer extensiv- eller ingen användning alls.

Framförallt de västra delarna av planområdet ger genom sina många olika användningar fortfarande uttryck för en nybyggaranda med många karaktärer, snarare än en egentlig enhetlighet. Brokighet är istället den gemensamma nämnaren och ofta en kvalitet. Kännetecknande är att småskaliga miljöer tvärt möter storskaliga, ett litet gatu-

hus står intill ett vattentorn eller en silo, eller egnahemsbebyggelse intill stora lagerlokaler. Detta byggnadsskick finns på flera håll i landet, men är särskilt tydligt här.

Vid framtida exploateringar är det angeläget att inte se denna brokighet som något ovälkommet eller en belastning utan tvärtom som en tillgång, inte minst ur kulturmiljösynpunkt. En viktig utgångspunkt är att låta äldre tidsskikt ta plats även i framtiden. Det kan gälla större strukturer som vattentorn och silos likväl som mindre egnahem (en typ av bostäder som togs fram med statligt stöd) och gårdsbebyggelser. Rivningar och stadssaneringar utgör här, genom sin oåterkalleliga karaktär, ett särskilt hot. Vid ny exploatering bör äldre bebyggelse och bebyggelsemiljöer istället ses som en planeringsförutsättning och inte som något uttjänt och utbytbart. En tillämpning av det synsättet kommer att ge en mer komplex och innehållsrik miljö över tid – en odling och förfining, en kultur.

Gestaltning av östra Eslöv

I stadsplanering är det möjligt att anpassa nyttillkommen bebyggelse till befintlig genom att i byggnadsbestämmelser om höjd, fasadmateriäl, takvinklar och liknande, upprepa eller efterlikna viktiga värden eller egenskaper i omgivningen.

Detta är dock inte så enkelt att göra i östra Eslöv eftersom den befintliga bebyggelsen är mångsidig. Att upprepa västra Eslövs kvaliteter, uttryckta bland annat i riksintresset, är inte heller önskvärt då förutsättningarna och historien i öst och väst skiljer sig åt.

Det är viktigt att utvecklingen, på de olika sidorna om järnvägen, tillåts skilja sig åt och ske på egna premisser. Detta gäller exempelvis skala och utformning, inte minst nu då staden på östra sidan tar ett steg i förnyad utveckling mot en restaurerad och blandad stad. Den historiska uppdelningen i öst och väst är en viktig del i läsbarheten av Eslövs utveckling som järnvägsstad. Funktionella samband från tidigare årtionden behöver fortsatt gå att uppfatta. Därför är det inte tillräckligt att till exempel endast bevara enstaka värdefulla byggnader, utan även deras historiska sammanhang och den struktur de befinner sig i måste ges ett utrymme i framtiden.

Rivningar och stadssaneringar är ett hot mot kulturmiljövärden. Att byggnader och funktioner tillkommer och försvinner är dock en oundviklig del i en stads utveckling, men det är viktigt att det inte sker slentrianmässigt och utan en konsekvensbedömning. Detta har tyvärr skett många gånger i Sveriges stadskärnor under senare delen av 1900-talet, så även i Eslöv under åttiotalet och framåt. Målsättning är att istället för att riva äldre bebyggelse (för att starta om från början) ska det nyttillkommande vara inpassade i befintliga strukturer.

I östra Eslöv behöver det finnas en öppenhet för nya gestaltungsplaner. Östra Eslöv är inte färdigbyggt och har ingen enhetlig form, vilket ger det andra förutsättningar än den västra sidan av järnvägen.



Järnvägens och Eslövs tillkomsthistoria

År 1853-1854 beslutade riksdagen att staten skulle bygga stambanor som grundstomme i landets järnvägsnät. Vid anläggandet av stambanorna följdes principen att järnvägslinjerna skulle skapa företagsamhet och rörelse. Därför var planen att inte lägga järnvägen där andra kommunikationer redan var väl etablerade, som vid kusten eller utmed vattenlederna, utan genom kargare bygder. Vid platsen där Eslöv kom att ligga fanns bara ett par småhus och torvmossar. Eslövs by låg längre västerut invid dagens Västergatan-Remmarslösvägen.

Anläggandet av banvallen gick snabbt och i september 1858 öppnades delsträckan Örtofta-Höör. Under 1865 tillkom järnvägen från Landskrona och Helsingborg och därpå sträckan Ystad-Eslöv. Senare kom även spår till Hörby, Röstånga och vidare österut. Därefter tog utvecklingen av samhället Eslöv fart och 1875 blev Eslöv en köping.

Under slutet av 1870-talet fanns fyra officiellt registrerade industrier: en yllefabrik, ett gjuteri, ett garveri och en ättiksfabrik. Dessa sysselsatte dock knappt ett fyrtiotal personer. Utöver de registrerade industrierna fanns ett fåtal andra näringar, däribland Eslövs Mejeriaktiebolag. Kring sekelskiftet 1800/1900 hade köpingsområdet blivit fullt utbyggt och trångt. Exempelvis hade Eslövs skofabriks komplex (Falken 10, Vasagatan 6) etablerats utanför köpingen i öster, det vill säga öster om järnvägen.

De närmast belägna delarna av Västra Sallerups socken blev därför så småningom även de tätt bebyggda och bildade så att säga en ring kring köpingsområdet. På det viset bildades Västra Sallerups municipalsamhälle med egen styrelse och egna rättigheter. År 1908 slogs municipalsamhället Västra Sallerup samman med köpingen Eslöv.

Den äldsta bebyggelsen, från tiden före järnvägens tillkomst, fanns direkt öster om järnvägsspåren. Järnvägsstationen placerades dock på den västra sidan om järnvägen vilket kom att påverka utvecklingen av staden. En mindre väg som gick ned till stationen från landsvägen (ungefär nuvarande Östergatan-Västergatan) blev Storgatan som kom att utvecklas på västra sidan parallellt med järnvägen.

Infrastrukturen som järnvägen medförde påverkade det näringsliv som växte fram i Eslöv, exempelvis kreatursmarknader en gång i månaden med hand-

lande ända från Danmark. Att spannmålshandeln dominerade Eslövs köpings affärsliv speglades i bebyggelsen i form av såväl magasin som torkrior.

Spannmålsmagasin fanns på båda sidor om järnvägen. Öster om järnvägen, vid Kvarngatan, hade till exempel konsul Petter Olsson från Helsingborg sin spannmålsfilial. Andra näringar var timmerhandlare Johnssons AB N. Johnson & C:o, aktiebolaget P. Håkansson med Ättiksfabriken (grundat 1874), Eslövs slakteriaktiebolag (från 1881) som 1927 flyttade ut från Stora torg till Pärlgatan öster om järnvägen. Andra företag med kopplingar till östra Eslöv var glastillverkaren Trempex och Förenade Well, varav den förra utvecklades i en äldre yllefabrik. Skånska spritförädlings AB grundades på 1910-talet. Åkermans Cjuteri och Mekaniska Verkstad grundades 1872 och börsnoterades 1965.

Stadsplan 1913

Under 1900-talet planlades östra Eslöv för industriändamål. År 1913 ritade Erik Bülow-Hübe Eslövs första stadsplan (vilken blev antagen 1917) som i princip fastslog att industrierna skulle förläggas i stadens östra delar. Industrimarken var tidigt otillräcklig och flera gånger under 1900-talet förvärvade staden ny mark.

Stadsplan 1950

År 1950 fastställdes en stadsplan för östra delen av Eslövs stad. Planen angav utvecklingen av staden öster om järnvägen samt ytterligare utvidgningar mot det som då huvudsakligen var jordbruksmark. Stadsplanen fastställde bland annat skyddsområde för bostäderna på ömse sidor om Gasverksgatan och längs Östergatan, i enlighet med modernismens ideal att avskilja verksamheter från bostadsområden. Utmed Trehäradsvägen och öster om nuvarande Verkadsvägen planerades stora områden med bostadsbebyggelse.

I de nydanade bostadsområdena skulle byggnaderna generellt uppföras fristående eller i kopplat byggnadssätt. Undantagsfallet var kvarteret Gäddan där byggnadssättet var slutet kvarter. Området öster om Verkadsvägen kom dock inte att bebyggas med så mycket bostäder utan istället har marken under 1900-talets andra halva huvudsakligen använts för utvecklingen av industrier.

Riksintresse i Eslöv stad

Eslöv stad är utpekat som riksintresseområde M:182 för kulturmiljövården och regleras enligt Miljöbalkens tredje kapitel (läs mer på sidan 123).

De västra delarna av planområdet ingår i riksintresseområdet och det är därför en viktig förutsättning för utvecklingen av östra Eslöv.



1913 års stadsplan, ritad av Erik Bülow-Hübe. Planen finns i större utsnitt på sidan 124.

Det är inte i första hand tilläggen till bebyggelse som kulturmiljövärden tar skada av, utan det är i rivningar, brist på underhåll, förvaltning och omsorg. Målet för arbetet med östra Eslövs kulturmiljö är att kontrasterna mellan nytilskott och omhändertagen befintlig bebyggelse ska tydliggöra stadsdelens komplexitet, historia och kulturmiljövärden.

Eslövs kommun har inlett en inventering av tätorten för att ur kulturmiljöperspektiv identifiera särskilt värdefulla byggnader och områden. För östra Eslöv har inventering hittills blivit genomförd för Kvarngatan med omgivande kvarter. Övriga delar av planområdet är planerade att inventeras under 2022. Inventeringen är ett viktigt underlag i utformningen av den kommande exploateringen.

Tillskott i stadsmiljön ska anpassas till och bygga vidare på den befintliga miljön, det kan gälla byggnader koloniområden, fastighetsgränser, träd, gatustrukturer, äppellundar, siktlinjer, järnvägsspår, landmärken, murar, gatubeläggning och så vidare.

Ur ett kulturmiljöperspektiv tar gestaltningen av östra Eslöv utgångspunkt i tre perspektiv:

- Struktur och funktionella samband
- Skala
- Bevarande, varsamhet, omsorg och vård

Struktur och funktionella samband

Järnvägen i Eslöv delar staden i två delar samtidigt som den samlar stadens viktigaste funktioner till sig. Den har motsatta egenskaper, som både barriär och en samlande kraft, och är viktig för bilden av Eslöv. På västra sidan har alltsedan Eslöv grundats bostäder, torg och parker, banker, handel, kontor, hotell, kyrka, rådhus, medborgarhus och stationshus etablerats. På östra sidan etablerades istället kvarter med industriproduktion, gasverk och teknisk försörjning, men också kolonilotter och inkilade bostäder och en folkskola som enda offentliga byggnad.

Läsbarheten av den fysiska miljön består i första hand av att objekt, struktur, gatunät, gaturum, landmärken, stråk, siktlinjer, spår och detaljer finns kvar. Därför ges dessa, från stadens första hundra år, en särskild uppmärksamhet i planen.

Förlorade strukturer kan tas upp i planeringen av östra Eslöv och få en ny aktualitet. Exempel på förlorade strukturer är de stängda gatusträckningarna vid Järnvägsgatan och Bangårdsgatan, Andra exempel på förlorade strukturer är en småskalig kvartersstruktur, enligt historiska förebilder, och "smitvägar" genom större kvarter. Planen innehåller passager över järnvägen i historiska sträckningar mellan Bangårdsgatan och stadsparken. På lång sikt, efter 2035, kan det även finnas ett behov av att studera ytterligare en ny koppling över Södra stambanan. Även den i en historisk sträckning mellan Hildasfältsgatan och Ringatan.



Häradsekonomska kartan 1910-1915. Kartan visar en tidigare koppling över järnvägen på nästan samma plats som den planerade förbindelsen mellan stadsparken och Bangårdsgatan.

Gatustruktur

Biltrafiken mellan östra och västra Eslöv går via två järnvägsviadukter vid Östergatan respektive Trehäradsvägen. Båda är karakteristiska för Eslöv och är något som den fördjupade översiktsplanen bygger vidare sin struktur på. Vid Östergatan går, i tät historisk stadsmiljö under stambanan, en modern bred och låg tunnel. Den är lite dunkel, lite bullrig och har keramikbeklädda väggar i tidstypisk färg. Vid Trehäradsvägen sänker sig gatan under två viadukter, dels en modern grov betongkonstruktion för stambanan och dels en i nitat stål för ett lokalt industrispår söderut vid Lagerhuset. Den sistnämnda är viktig att bevara och restaurera som industri- och järnvägsminne. Den kan få en förnyad funktion som cykelbana.

Västergatan/Östergatan/Ringsjövägen följer en vägsträckning som fanns innan järnvägen kom och Eslöv föddes och var en lantlig väg från Asmundtorp till Kastberga. I övrigt finns inget kvar från denna tid. Idag utgör gatan en väst-östlig sekvens av stads- och gaturum med mycket olika karaktär, åldrar och bredd.

Gatan löper från Husarängen i väst med lantgård, äng och bete, förbi villa och trädgårdsstad, stenstad, torg och viadukt. Ibland genom breda stadsrum, ibland genom trånga, och vidare under järnväg för att nå östra Eslöv och korsa Kvarngatan. Därefter passerar gatan genom folkskola och gymnasium, förbi Bruksstaden för att sedan gå in i och genom i den fördjupade översiktsplanen tilltänkt park vid Berga för att slutligen nå ut mot handelsområde och stadens rand. En tydlig utgångspunkt för arbetet med östra Eslöv (något som också finns med som en planeringsprincip på sidan 21) är att Östergatan/Ringsjövägen ska vara en ryggrad för utvecklingen i området och att Kvarngatan ska vara en tydlig stadsgata. Denna sekvens avser planen förvalta för att bryta ner den infartskaraktär gatan idag har österifrån, till en mera händelserik stadsgata.

Kvarngatan har i sin sträckning funnits sedan 1880 som stomme parallell med järnvägen längs vilken lantbrukets produkter, främst spannmål men också virke, hanterades, förädlades och omlastades till järnväg. Den har sedan biltrafikens tillväxt också bildat en huvudinfart till Eslöv söderifrån. Gatan kantas av bebyggelse i gatulinjen, äldre och yngre, högre och lägre, bostäder och verksamheter. Den utgör karaktärsmässigt och kulturhistoriskt den mest spännande gatusträckningen i östra Eslöv med prov på allsköns användningar och egenskaper. Handel, liv, rörelse och trafik präglar gatan men också luckor och extensiva användningar lämpliga att komplettera mot en tätare och ännu mera livfull stadsgata. (Läs mer om Kvarngatan på sidan 38).

Spårstruktur

Utöver gatorna genomkorsas östra Eslöv av nedlagda industrispår. Dessa är karakteristiska för östra Eslöv där de skär, ofta diagonalt eller i bågar, genom rutnätskvarteren och bär ges särskild bevarandestatus. Ett av dem används för tåg. Övriga utgör, förutom kulturmiljöaspekten, en grund för ett nät för att binda samman grönsstruktur och gång- och cykelvägar.

Grönstruktur

Vid stadens rand ligger två större naturområden, Abullahagen och Snärjet. Abullahagen är stenig uråldrig betesmark och Snärjet produktionskog planterad i kvarter, art för art, i samband med järnvägens tillkomst. Dessa kopplas till planområdet genom nedlagda industrispår och cykelstråk.

Inom de äldre delarna av planområdet, från och med Gasverksgatan fram till järnvägen är grönsstrukturen sporadisk och fragmenterad, utom just längs Gasverksgatan. Den överdimensionerade gatan är på sin östra sida, i princip hela sin längd från Trehäradsvägen i söder till Pärlgatan i norr, kantad av ett kilometerlångt grönt bälte. Detta utgör stadsplanemässigt en skyddszon till den österom liggande industrin, men utformat och ianspråktaget i form av kolonier och fruktgårdar. Här finns avskilda miljöer i mellanrum, värda att vårda och utveckla, inte minst ur kulturmiljösynpunkt.

Längs Kvarngatans centrala delar är gaturummet trängre med hus i gatulinjen och slutet mot gården, men norrut och söderut öppnar kvarteren sig då och då, och ibland med gröna kvaliteter. Mellan vattentornet och gathusen finns en gammal tomt med staketstolpar, stödmur, trappa upp från gatan, samt två uppvuxna fruktträd som flankerar ingången till tomten. Fruktträden och de låga bostadshusen belyser området karaktär i ett tidigt skede av samhällets framväxt. Ytterst lite av detta gröna inslag finns kvar. Släpp mellan husen som ger gatumiljön kontakt med grönska är en väsentlig del av karaktären. Liknande förhållanden kan anas vid Betelkyrkan i norra delen av gatan och det mittemot liggande Mejeriet med en mot gatan öppen förgård. Längst i norr där Kvarngatan möter

Pärlgatan och Gasverksgatan bildas en triangulär gräsyta mellan gatorna. Detta är en lågpunkt i terrängen som aldrig varit bebyggd. Ytan har eget kvartersnamn, Tvättbjörnen, vilket möjligtvis syftar på en tvättdamm som fram till 1950 talet låg här eller precis på andra sidan Pärlgatan. Platsen tangerar i sin östra sida också en fruktträdgård som är en del av det stråk av grönska som skyddszonen längs Gasverksgatan bildar. Planen föreslår park och dagvattenhantering på platsen och att ett grönstråk österut, genom befintliga Berga, ska koppla samman platsen med Berga trädgårdsstad.

Östergatan öppnar sig i kvarteret Gåsen mot folkskolans skolgård och söder om denna Jonssons minne, byggnader i öppet byggnadsskick och parkmiljö. Längre upp för gatan, där den vidgar sig i kvarteret Gladan, syns spår av större växtlighet där en gång ett boställe låg. I övrigt syns få spår av gårdar från tiden före järnvägen.

På många platser ligger obebyggda stråk av järnvägsspår som skär genom bebyggelsen på sina egna villkor. De är strukturer som vittnar om järnvägs- och industristaden och ett bidrag till kulturmiljön. Genom kvarteret Gladan slingrar sig ett sådant spår. Det är övervuxet, liksom intilliggande industritomter, och bildar en grön tunnel mot Vasavångskolan. Spåret utpekas i planen som en stomme att bygga grönområde kring.

Utöver detta finns gröna rum i de enskilt bebyggda villa- och småhustomterna, utbyggda mellan 1910 och 1950, i kvarteret Siskan och bland småhustomterna mellan Gasverksgatan och Skomakaregatan med bebyggelse från 1950- till 1970-talet.

I östra Eslöv är det ont om parker. Det gör att det är viktigt att utnyttja de möjligheter till gröna stråk som finns för att sammanbinda de relativt få större ytorna och planen föreslår en struktur för detta.

Skala

I östra Eslöv är bebyggelsens skala mycket varierad, från den allra minsta till det mycket storskaliga. Den ”täta, stadsmässiga, men relativt småskaliga karaktär” som finns formulerad i riksintresset beskriver västra Eslövs bebyggelse, men endast små delar av östra Eslövs bebyggelse.

Det blandade bebyggelseskicket, ska få ett fortsatt utrymme i östra Eslöv och vara en viktig komponent i läsbarheten av stadens kulturmiljö och historia. De båda sidorna kommer fortsatt att ha olika karaktär. Kontrasten mellan det mera homogent byggda väst och det, också ur skalsynpunkt, mer blandade öst, är något som kommunen vill värna.

Att till exempel punktvis i Järnvägsstaden tillåta högre bebyggelse är inte bara resurssparande utan också en möjlighet att utveckla östra Eslövs blandade karaktär och på så sätt stärka kulturmiljön.

Skala är inte bara en fråga om storlek eller om höjder utan minst lika mycket om bebyggelsens utbredning och indelning i sidled. Detta kan gälla enskilda byggnader men också kvarter eller andra strukturer. Att begränsa utbredning av byggnadsverk och anläggningar i sidled är väl så viktigt för uppfattningen av skalan i en stad. Vissa gatusträckningar har spärrats av, vilket har bidragit till stora kvarter framförallt i nord-sydlig riktning. Exempel på det är Örnen, Gäddan och Mörten. Det är kvarter som bör brytas ner i mindre kvarter.



Ortofoto cirka 1975. Fotot visar hur kvarters- och gatustrukturen såg ut på 1970-talet. Sedan dess har flera gator stängts av och kvarteren har växt.

Ny bebyggelse ska respektera den äldre kvarvarande bebyggelsens utsträckning som givna ramar, inte bara ur bevarandesynpunkt utan också ur gestaltningssynpunkt för tillkommande bebyggelse. Den nya bebyggelsen ska infoga sig i sidled men kan ges större frihet i höjdlid. Det bidrar till att understryka läsbarheten av stadens utveckling eftersom den tillkommande bebyggelsen inordnar sig i befintliga strukturer men samtidigt har sin tids arkitektoniska uttryck och på vissa platser en annan höjdskala.

Siktlinjer och landmärken

I stadslandskap är det oundvikligt att vyer och siktlinjer påverkas av tillkommande bebyggelse. Det är viktigt att, för orienterbarhet och läsning av stadens relationer, hålla vissa siktlinjer öppna och landmärken synliga.

I Eslöv är siktlinjerna tvärs över spårområdet de kanske allra viktigaste för läsbarheten av staden. Vyerna exponerar den ur kulturmiljösynpunkt karakteristiska och värdefulla fasadlinjen längs Storgatan på stadens västra sida. Själva spårområdet bör även fortsatt hållas öppet utan skymmande, byggnader, upplag, skärmar eller liknade så att även östra sidan kan exponera sig mot den västra så som den västra gör mot den östra. Den östra sidan ska, när den kompletteras med bebyggelse, vända en framsida mot spårområdet. Den östra sidan ska också bestå av öppningar i bebyggelsen som låter blickar falla djupare in i gamla kvarter och låta landmärken eller annan karaktärsbebyggelse exponeras från den västra sidan.

Längs Kvarngatan finns många landmärken och vyer, viktiga för uppfattningen av östra Eslöv. Både längs med och tvärs över gatan finns utblickar mot och in i spännande kulturmiljöer. Från östra sidan ges, vid exploatering av Järnvägsstaden, en möjlighet att öppna upp mot det idag ganska slutna och otillgängliga spårområdet. På det sättet kan man stärka läsbarheten och koppling mellan den östra och västra sidan av järnvägen.

Korsningen Kvarngatan–Östergatan är en central plats i östra Eslövs kulturmiljö. Den är stadsmässigt bebyggd från 1870 och framåt och bildar en blickpunkt när man närmar sig från gator i alla korsningens fyra riktningar. Det är också en kopplingspunkt mot västra sidan.

Bevarande, varsamhet, omsorg och vård

En förutsättning för all kulturmiljövård är användningen av de värdebärande objekten. Utan användning av bebyggelsen återstår förfall rivning och glömska. Detta har bitvis drabbat östra Eslöv hårt. Ett lätt förfall kan fungera konserverande vad gäller kulturmiljö, men ett större leder till rivning. Rivningar intar genom sin oåterkallliga karaktär en särställning när det gäller kulturmiljön. I många sammanhang har stadsförnyelsen varit hårdhänt, inte minst när det kommer till rivningar. På östra sidan av Eslöv har mycket försvunnit och det finns ytterligare några exempel på kulturmiljövården som riskerar försvinna genom rivning.

Här kan exploateringsekonomi i omgivningen istället för att hjälpa, vara en förutsättning för att rädda objekten. Nämnas kan några få byggnadsverk i kvarteret Gäddan som slakteriets kontor, murar, järnvägsspår, fruktträdgård och kolonilotter. På Mörten 16 finns ett portvaktshus och äldre träbebyggelse längs Bruksgatan och lager i trä i inre delen av tomten. (På Mörten 22 och 28 finns också välhållna kontors- och industribyggnader i tegel från mitten av 1900-talet.)

I kvarteret Fasanen och Örnen och längs Kvarngatan finns kulturhistoriskt bebyggelse som står och väger mellan förfall och rivning.

Här finns alla de funktioner som präglat östra Eslövs första hundra år; järnväg, industrier och bostäder. Att göra tillägg och en ny användning här är en förutsättning för kulturmiljöns fortlevnad och värden. I dessa områden bör alla beslut rörande bebyggelse äldre än 1960, inkludera ett omdöme ur kulturmiljösynpunkt. Vårt att påpeka i sammanhanget är att relativt lite av de första hundra årens bebyggelse finns kvar i östra Eslöv.

Inriktning för kommande planering

För att göra det tydligt vilken hänsyn och vilka aspekter kommande detaljplanering, exploateringsprojekt och bygglovshandläggning behöver beakta, listas nedan punkter att utgå från.

- Ta utgångspunkt i den nationella politiken för gestaltad livsmiljö. För planområdets kulturmiljö är frågor angående ”estetiska konstnärliga och kulturhistoriska värden tas tillvara och utvecklas” särskilt tillämpliga.
- Använd kommunens kulturmiljöinventering. Eslövs kommun har inlett en inventering av tätorten för att, ur kulturmiljöperspektiv, identifiera särskilt värdefulla byggnader och områden. För östra Eslöv har inventering hittills genomförts för Kvarngatan med omgivande kvarter. Övriga delar av planområdet kommer att inventeras under 2022. Inventeringen är ett viktigt underlag i utformningen av den kommande exploateringen.
- I Järnvägsstaden och Bruksstaden ska alla beslut rörande den fysiska miljön som är äldre än 1960, inkludera ett omdöme ur kulturmiljösynpunkt.
- Bevara särskilt värdefulla byggnader.
- Inga miljöer ska rivas innan beslut om ny användning finns för platsen. Tillsyn tillämpas där miljöer förfaller.
- Integrera tillskott i stadsmiljön genom ta tillvara, respektera och bygga vidare på den befintliga miljön och dess kulturvärden. Infoga nytillskott i befintliga strukturer, men i eget uttryck.
- Använd industrispårens sträckningar som element i utformning och gestaltning av den fysiska miljön.
- Avyttra inte gatumark och parkmark, järnvägsspår, gång- och cykelvägar och liknande. Kommunens ansvar för allmän plats är central för utvecklingen av östra Eslöv.
- Bryt ner stora kvarter när tillfälle ges.
- Beakta särskilt spårområdets möte med östra Eslöv. Det öppna spårområdet med vattentorn, järnvägsviadukter och Kvarngatans betydelse och koppling ska vara tillgängliga och visuellt öppna. Siktlinjer tvärs över spåren i båda riktningar ska beaktas.

Exempel på byggnader med högt kulturvärde som antingen har en ny användning eller ingår i en pågående omvandlingsprocess.

Bruksstaden:

- Gamla mejeriet på Kvarngatan 10 (bostäder)
- Styrolitfabriken på Kvarngatan 9 (vårdcentral)
- Eslövs skofabriks AB och Eslövs Slakteriaktiebolag på Gäddan 39 (Gasverket, fritidsverksamhet)

Järnvägsstaden:

- Näktergalen 1 (kommunal verksamhet)
- Östra Skolan på Gåsen 17 (skolverksamhet)
- Lagerhuset på Örnén 11 (bostäder)
- Johnsons minne på Sädgåsen 1 (bostäder)
- Spritfabriken på Örnén 10 (bostäder)

Att dessa byggnader finns kvar i stadsrummet visar på järnvägens och industris betydelse för Eslövs utveckling.



Exempel på byggnader med högt kulturvärde som antingen har en ny användning eller ingår i en pågående omvandlingsprocess; Gamla mejeriet på Kvarngatan, Östra skolan på Östergatan, Eslövs skofabrik på Kvarngatan och Eslövs slakteriaktiebolag på Pärlgatan.

Järnvägsstaden

I Järnvägsstaden finns rester från tiden runt sekelskiftet 1900 med landmärken som till exempel Lagerhuset och Spritfabriken. Det är ett brokigt och dynamiskt område med järnvägsspår och viadukter, service, handel och industrier, bangård och upplagsplats för timmer, skolor samt bostäder i form av såväl egnahemsvillor som flerbostadshus.



Flygfoto över Eslöv 1930-1939. Digitaltmuseum.se/Järnvägsmuseet.

Med en nyttillkommen bebyggelse på östra sidan järnvägen kommer den karaktärsfulla, och ur riksintressets synpunkt viktiga, fasadlinjen längs Storgatan att exponeras. En exploatering kan bidra till att synliggöra fasadlinjen och där med läsbarheten av kulturmiljön på den västra sidan.

Från området kommer det även att finnas en utsikt över bangården och spåret mot den västra delen av Eslöv med stadspark, medborgarhus, kyrka, stationshus och inte minst Storgatans linje av udda fasader (de först bebyggda delarna av den gamla staden).

Den nyttillkomna bebyggelsen på östra sidan järnvägen kommer att på motsvarande sätt exponeras från den västra. Det är av största vikt att denna "nya sida" ges en arkitektonisk ambitiös utformning och omsorg, motsvarande den som västra sidan en gång uppfördes i. Inspiration förpliktigande och kvalitet finner man lätt i Storgatans stolta gatulinje.

Järnvägsstaden är placerad mitt emot den västra sidans nu färdigbyggda, homogena och hundraåriga centrum och stenstad. Kommunens ambition är att de tillkommande bostadskvarteren ska vara slutna med hus upp till fem våningar och delvis spegla den bebyggelse som finns på den västra sidan av järnvägen. Dock kommer inte hela Järnvägsstaden att gestaltningsmässigt efterlikna den västra

sidans utformning. Ett bevarande av befintliga miljöer, behov av grönytor, en realistisk exploateringsekonomi i ett centralt läge samt inte minst gestaltningskvaliteter motiverar en hög bebyggelse som lämnar plats åt gammalt såväl som nytt.

Karaktärsbyggnader av hög kvalitet kan i vissa delar komma att komplettera och manifesteras den nytillkomna bebyggelsen. Bebyggelsen kan visa stadens innehåll och utveckling på samma sätt som den västra sidan (vilket är beskrivet i riksintresset för kulturmiljövård), men för en annan tid.

Gestaltningmässigt är det också fel att försöka efterlikna bebyggelsen i väst. Västra Eslöv är inte bara stolt och oefterhärmligt, utan också förpliktigande för den östra sidan. En likadan utveckling av den östra sidan skulle minska läsbarheten av bebyggelsens historia. För att uppnå den fördjupade översiktsplanens ambition med utvecklingen av Järnvägsstaden och kopplingen över järnvägen föreslås en plantävling eller kvalitetsprogram över den nytillkommande bebyggelsens gestaltning.

Redan nu kan dock visuella aspekter, som spårområdets öppenhet mot respektive sidas fasadlinjer, men också siktlinjer djupare in i de östra delarnas äldre bebyggelse och karakteristiska byggnader, uppmärksammas. Likaså tillgängligheten längs spårområdets nytillkommande östra sida. Spårområdet löper, även om det inte är nersänkt, som en kanal genom stadens viktigaste del och samlar jämbördigt de båda sidorna kring sig.

Särskilt viktigt ur gestaltningssynpunkt är att den nytillkommande bebyggelsen i östra Eslöv vänder en framsida mot spåren och den västra sidan så att den får ett lika förpliktigande svar från östra sidan och 2000-talet. Blicken över spårområdet är central för uppfattningen av kulturmiljön i Eslöv.



Bangården sedd från vattentornet, mot söder. [Digitaltmuseum.se/järnvägs museet](https://digitaltmuseum.se/jarnvagsmuseet).

Bruksstaden

Närheten till centrum och förhållandet till Östergatan gör Bruksstaden viktig för östra Eslövs utveckling. En stor del av området består av kvarteret Gäddan, ett före detta slakteriområde som numera innehåller en återvinningsverksamhet. Kvarteren är stora och behöver brytas upp till en mindre skala för att passa till sin nya användning för bostäder.

Det finns flera värdebärande element från de verksamheter och industrier som funnits på platsen som är viktiga att inkludera och ta till vara i den kommande omvandlingen. Det handlar om byggnader som slakteriets starkt förfallna men tidstypiska kontor, före detta Eslövs skofabrik AB relativt enkla kontorsbyggnad i tegel (nu använd för kommunal ungdomsverksamhet) och murar, skjul och plank. Även äppellunden och koloniområdet i den västra delen av Bruksstaden har kulturmiljökvaliteter värda att integrera i framtida exploatering.

Vid en exploatering av kvarteret Gäddan ska särskilt enskilda objekt som slakteriets kontor, murar, järnvägsspår, fruktträdgård och kolonilotter vid en exploatering beaktas. Vidare finns en mur runt stora delar av tomten, som bär vissa kulturhistoriska värden att utnyttja i en framtida exploatering.

Öster om kvarteret Gäddan ligger Bruksgatan och kvarteret Mörten. Detta kvarter har byggts ut från 1930-talet och framåt och var liksom Gäddan förbundet med järnväg. Några enkla men karaktärsfyllda träbyggnader på Mörten 16 står kvar från denna tid. Dels ett portvaktshus och äldre träskjul (nästan i form av ett plank längs Bruksgatan) och dels ett lager i trä på den inre delen av tomten. På Mörten 22 och 28 finns välhållna kontors- och industribyggnader i tegel från mitten av 1900-talet.

Genom att beakta dessa, säkras de värden som riksintresset för kulturmiljövård pekar ut, även om vissa blir nedtonade i och med att stora delar av Bruksstaden får en ny användning med bostäder, istället för verksamheter och industri. Dock kommer den tidigare användningen fortfarande att vara läsbar för dem som kommer till Bruksstaden.



Hästdragna vagnar. Östergatan mittför Carl Engström-skolan.

Berga

Berga består i huvudsak av ett flerbostadsområde som är byggt på mitten av 1960-talet med byggnader i tre våningar med 300 lägenheter. Området är präglad av en grön karaktär med stora gårdar och bilfria grönytor mellan husen. Arkitekturen kännetecknas av upprepning och husen är svåra att skilja från varandra vilket ger området en homogen karaktär. Områdets bilfria och gröna utformning är tidstypiska värden som ska bevaras.

Området behöver dock få ett mer varierat bestånd av bostäder och kommunen bedömer att det finns möjlighet att exploatera på de stora parkeringarna som omger området.



Bergaområdet. Bild från Eslövs Bostads ABs bildarkiv.

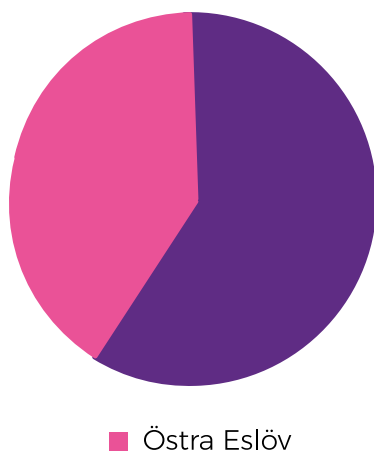
NÄRINGSLIVSSTRUKTUR

Dagens näringslivsstruktur inom planområdet har till stora delar utvecklats ur det industriella arv och de styrkeområden som är kännetecknande för Eslövs kommun, som till exempel livsmedel och entreprenadmaskiner. Under många år var några av dåtidens största och mest namnkunniga företag i kommunen verksamma inom delar av planområdet så som exempelvis Åkermans Verkstad/Volvo Construction Equipment, Arjo samt Salubrin/Drufvan. Idag är det bara O. Kavli som har sina rötter i Salubrin/Drufvan som är kvar inom området eller i kommunen. Samtidigt har flera nya företag vuxit fram ur verksamheterna inom samma eller närbesläktade branscher. Idag beräknas exempelvis fler personer vara sysselsatta på det tidigare Åkermansområdet (till största del beläget strax utanför planområdet) jämfört med under de sista åren innan nedläggningen 1999.

Saint-Gobain Sekurit, Kronosept och O.Kavli är andra exempel på företag som har en lång historik inom planområdet. Saint-Gobain Sekurit och O.Kavli utgör tillsammans med företag som Bilmånsson, Eslövs Matmarknad (Ica Kvantum), Praktikertjänst (Brahehälsan Eslöv) samt Marknad och Service i Syd (Svensk Direktreklam) några av de största arbetsgivarna i kommunen, vilka samtliga är lokaliserade inom planområdet.

Inom området finns totalt cirka 270 arbetsställen med 2 240 medarbetare. Det innebär att över 20 procent av dagbefolkningen på 10 000 personer i Eslövs kommun har sin arbetsplats inom planområdet. Av dessa är 1 600 anställda hos något av områdets 240 privata arbetsställen.

**Dagbefolkning i Östra Eslöv
som del av Eslövs tätort**



	Antal arbets- tillfällen	Med anställda	Utan anställda	Antal anställda
Samtliga arbets- givare	270	170	100	2 241
Privata arbetsgivare	241	149	92	1 601

Stora delar av planområdet är idag framförallt präglad av de industri- och tillverkningsföretag som är lokaliserade där. Gatorna är breda och anpassade för transporter och kvarteren är stora och slutna. En av ambitionerna med den fördjupade översiktsplanen är att skapa en mer varierad stadsdel med tillgängliga kvarter och goda kopplingar som gör det lätt att röra sig för gående och cyklister.

Utgångspunkten i planen är att alla befintliga verksamheter kan finnas kvar. En översiktsplan ändrar inte förutsättningarna för redan antagna detaljplaner och pågående markanvändning, men den påverkar nya planläggningsprocesser. Samtidigt bedömer kommunen att den långsiktigt bästa användningen av marken i de västra delarna av planområdet (de områden som benämns Järnvägsstaden och Bruksstaden) på sikt innebär att ett antal företag flyttar för att möjliggöra för ny markanvändning. De verksamheter som kommunen bedömer är viktiga att i ett sådant perspektiv ha kvar inom området är verksamheter som har ett betydande antal anställda eller som inte kräver stora ytor i förhållande till antalet anställda och som inte har en stor omgivningspåverkan genom till exempel buller, lukt och tunga transporter. Även service som exempelvis livsmedelsbutiker är viktiga för östra Eslöv.

Längs framförallt Östergatan/Ringsjövägen och Kvarngatan, men även inne i Järnvägsstaden, är det viktigt att det finns ett varierat handelsutbud för att östra Eslöv ska bli en levande stadsdel. Att Östergatan/Ringsjövägen blir en gata med handel och service bidrar också till att koppla ihop Eslövs centrum och Flygstaden.

Omvandlingen av östra Eslöv kommer att pågå under en lång tid. För att minimera osäkerhet och möjliggöra för bra lösningar för såväl befintliga som nya verksamheter behöver kommunen aktivt föra dialog med näringslivets aktörer.

Se Länsstyrelsens granskningsyttrande avseende miljöfarlig verksamhet, (sidan 169 och framåt).

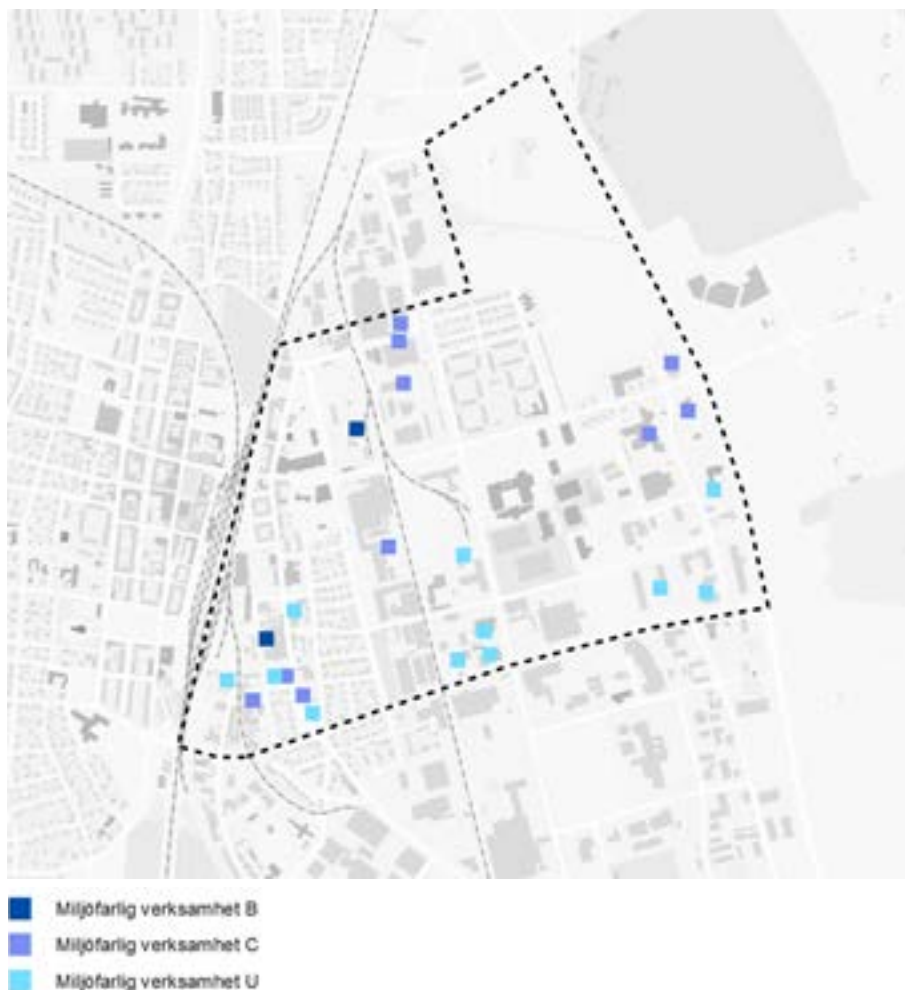
MILJÖFARLIGA VERKSAMHETER OCH LED FÖR FARLIGT GODS

Miljöfarlig verksamhet

Miljöfarlig verksamhet är all användning av mark, byggnader eller anläggningar som kan ge upphov till utsläpp eller medföra störningar för människors hälsa eller miljö. Det omfattar till exempel buller, lukt, utsläpp i vatten och luft samt risk för olycka. Miljöfarlig verksamhet definieras i 9 kap. 1 § miljöbalken. Miljöfarlig verksamhet delas in i A-, B-, C- eller U-anläggningar beroende på verksamhetens omfattning och miljöpåverkan. För att få anlägga och driva vissa miljöfarliga verksamheter krävs tillstånd eller anmälan.

- A-anläggningar tillståndsprövas av Mark- och miljödomstolen
- B-anläggningar tillståndsprövas av miljöprövningsdelegationen inom länsstyrelsen
- C-anläggningar anmäls till kommunens miljö- och samhällsbyggnadsnämnd
- U-anläggningar kan beroende på typ av verksamhet anmälas till kommunen

Miljöfarliga verksamheter



Inom planområdet ligger drygt 40 verksamheter (varav ungefär hälften är redovisade i kartan som tillstånds-/anmälningspliktiga) som utifrån tillsynsperspektivet räknas som miljöfarliga eller störande. Det är allt från livsmedelsbutiker och färghandel till bilvård och tillverkningsindustri. Deras påverkan på omgivningen kan vara i form av till exempel transporter, kemikaliespill, lukt och buller.

De två vanligaste anledningarna till störningar är transporter och buller. Merparten av de aktuella företagen är lokaliserade på fastigheter längs eller i nära anslutning till Bruksgatan samt längs Kvarngatan (och Kvarngränd), Järnvägs-gatan och till viss del även Per Håkanssons väg (se sidan 74 för orienteringskarta).

Som beskrivs ovan finns en stor bredd gällande typ av verksamhet. Längs Kvarngatan mellan Kvarngränd och Vasagatan, är till exempel framförallt butiker lokaliserade, medan det i andra delar finns en dominans av tillverkningsindustri. Även verksamheter som har en viktig funktion i en blandstad och som bidrar till stadsliv kan ha en omgivningspåverkan, vilket ställer krav på utformning och gestaltning av bebyggelse och allmänna platser.

Eslövs kommun tog 2011 fram en översiktlig riskanalys av Södra stambanan samt 22 företag i östra Eslöv med utgångspunkt i Boverkets allmänna råd 1995:5 ”Bättre plats för arbete – planering av arbetsområden med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet”. Rapporten ”Översiktliga bedömningar av verksamheters omgivningspåverkan, Preliminär riskanalys Eslöv, öster om järnvägen 2011-03-23” är en viktig grund för kommande riskbedömningar, men då den är översiktlig och inte helt aktuell behöver varje ny exploatering kompletterande utredningar.

Stena Recycling AB och O.Kavli är de två företag inom planområdet som har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. Att Stena Recycling AB flyttar till en annan fastighet är en förutsättning för att kunna omvandla Bruksstaden till bostäder. En full omvandling av Järnvägsstaden förutsätter att även O.Kavli flyttar verksamheten till en annan fastighet. Dock måste den kommande exploateringen ta hänsyn och förhålla sig till företagets rättigheter och villkor så länge som de är verksamma på platsen. Läs mer om de platsspecifika förutsättningarna gällande miljöfarliga verksamheter för respektive utvecklingsområde på sidan 108.

Även utanför planområdet finns miljöfarliga och störande verksamheter. Framförallt är det den tillkommande bebyggelsen i Bruksstaden och Berga trädgårdsstad som genom närheten till det verksamhetsområde som är beläget precis i anslutning till planområdet norr om Pärlgatan, mellan Södra stambanan och Berga trädgårdsstad, blir berörda. Inom området finns cirka 15 verksamheter som utifrån tillsynsperspektivet räknas som miljöfarliga eller störande. Ett företag, Skandinavisk Ytförädling AB, har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. Söder om planområdet finns ytterligare ett verksamhets-

Stadsutveckling i närheten av verksamheter som innehar tillstånd för miljöfarlig verksamhet

I samband med stadsutveckling i närheten av verksamheter som innehar tillstånd för miljöfarlig verksamhet enligt Miljöbalken 9 kap, behöver hänsyn tas till verksamhetsutövarens rättssäkerhet vid prövning av ett nytt eller ändrat tillstånd för miljöfarlig verksamhet.

Tillståndet innehåller villkor som verksamhetsutövaren är skyldig att följa men villkoren utgör även verksamhetens rättighet att bedriva sin verksamhet inom de givna ramarna.

Till exempel måste ny bebyggelse ta hänsyn till verksamhetens bullervillkor och anpassa bebyggelsens utformning och konstruktion så att bullernivåerna inomhus fortfarande uppfyller Boverkets riktlinjer för inomhusmiljön. Verksamhetsutövaren behöver inte på juridiska grunder anpassa sin verksamhet efter de nya förutsättningarna i omnejden.

område, där är bland annat Orkla Foods AB med en stor produktionsanläggning för livsmedel, är lokaliserat. Även denna verksamhet har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. Den kommande planeringen behöver beakta dessa.

Buller från verksamheter

Buller kopplat till verksamheter kan härstamma antingen från verksamheten i sig eller från transporterna till och från verksamheten.

I Naturvårdsverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller (Rapport 6538, 2015) anges riktvärden för buller från industri vid bostäder, undervisningslokaler och vårdlokaler. Vägledningen omfattar buller från både stora fabriksanläggningar och mindre installationer som fläktar, kompressorer och värmepumpar. Vägledningen kan även användas för viss trafik inom och i anslutning till ett verksamhetsområde. Verksamheter som etablerar sig, och även senare under deras verksamhetstid, måste anpassa sin verksamhet så att riktvärdena följs.

I de fall ny bostadsbebyggelse uppförs kring befintliga industrier och verksamheter, görs istället en olägenhetsbedömning i plan- eller bygglovsskedet. Bullervärden som fastställs i denna bedömning utgör sedan utgångspunkten för tillsynen. Utgångspunkten för byggherrarnas anpassning av bostadsbebyggelsen så att ljudnivåerna inomhus klarar kraven i Boverkets Byggregler, BBR, gäller oavsett var byggnaden är placerad och oavsett ljudnivån utomhus.

I samband med att allt fler städer och orter förtätas har bullerfrågan hamnat i fokus och det finns idag goda kunskaper om hur byggnader bör utformas och placeras på tomter, men också i förhållande till varandra, för att skapa avskärmning. Likaså finns det kunskaper gällande vilka fasadmateriäl och fönster som bör användas, lokalisering av sovrum och uteplatser, hur vegetation kan bidra och så vidare.

Föroreningar i mark och grundvatten

Som en följd av de industriverksamheter som har bedrivits/fortfarande bedrivs inom planområdet finns en risk att stora delar av marken är förorenad. Den plats som har högst riskklassning ligger längs Gasverksgatan där Eslövs för detta gasverk var lokaliserat. Eslövs kommun har lämnat in en ansökan om statliga medel för att kunna utreda området och dess föroreningar. Också i de områden där planen föreslår en ny markanvändning med bostäder finns det risk att marken är förorenad. I Järnvägsstaden, Bruksstaden samt öster om Gasverksgatan finns ytor där Eslövs kommun bedömer att det finns stor risk för föroreningar. Att utreda och eventuellt sanera markföroreningar är kostsamt. Samtidigt är det något som ger miljövinster. Markundersökningarna är en nödvändig del i kommande detaljplaneprocesser och något som kommunen kommer att ställa krav på. Resultaten kommer att utgöra underlag för bedömning av de efterbehandlingsåtgärder som är nödvändiga att vidta inför en exploatering för att säkerställa att föreslagen markanvändning kommer att vara möjlig att genomföra.

Det finns även en risk att grundvattnet kan vara påverkat av föroreningar, vilket också behöver utredas av den aktuella exploatören vid detaljplaneläggning.

Eftersom det i stora delar av planområdet finns risk för föroreningar är det angeläget att kommunen i genomförandefasen tar fram en rutin för hur information om kartläggningen av dessa kan hållas aktuell.

Risk för förorenad mark



Kartan visar en översiktlig bild av var det finns risk för eller misstanke om förorening. Eftersom planområdet till stor del består av mark där det pågått industriverksamhet under lång tid är många ytor utpekade.

Led för farligt gods

Det finns rekommenderade leder för farligt gods och förbudszoner som reglerar transporter med farligt gods. Begreppet farligt gods sammanfattar ämnen och föremål som transporteras och utgör potentiell skada för människor, miljö och egendom.

Länsstyrelsens vägledning för samhällsplanering i närhet av leder för farligt gods, RIKTSAM, rekommenderar avstånd på 150/75/30 meter beroende på typ av planerad markanvändning. Planområdet är avgränsat av led för farligt gods såväl västerut som österut, varför det är av stor vikt att kommunen arbetar aktivt med frågan i den vidare planeringen av framförallt Järnvägsstaden och Berga trädgårdsstad. RIKTSAM kommer att vara utgångspunkten för exploateringen inom planområdet, men i vissa områden kommer avsteg att vara nödvändiga.

I den fördjupade översiktsplanen finns olika förslag på hur det är möjligt att arbeta för att skapa säkra avstånd. I Järnvägsstaden finns förslag om kontorsverksamhet som ska utgöra en barriär mellan tillkommande bostäder och Södra stambanan. Utgångspunkten är att effektivt kunna utnyttja marken nära järnvägen och samtidigt minimera risken. Det är också ett läge som ligger i nära anslutning till centrum och järnvägsstationen vilket är attraktivt för arbetsplatser. Dock är det viktigt att det är resultatet från kommande riskutredningar som ligger till grund för beslut om vilken typ av bebyggelse som är möjlig närmast järnvägen samt vilka åtgärder som kommer att krävas och eventuellt även i vilken ordning byggnader behöver uppföras för att de ska fungera som skydd mot bakomliggande bebyggelse.

I Berga trädgårdsstad är det översiktliga förslaget till lösning istället en vall/grön ridå mot väg 113/17. Att arbeta med den gröna ridången förutsättningar för att behålla grönska i området, att kunna hantera massa lokalt samt att få en bra avgränsning mellan vägen och bostadsbebyggelse som också passar in i den karaktär som Berga trädgårdsstad kommer att ha. Kommunens ambition är därför att kommande detaljplaneprocesser utreder riskreducerande åtgärder i form av grön ridå/vall.

Det finns inom och i närheten av planområdet ett antal företag som har leveranser med farligt gods. I dagsläget har dock kommunen ingen sammanställning av dessa verksamheter. I det kommande genomförandet av den fördjupade översiktsplanen är det viktigt att kommunen tar fram en sådan sammanställning för kunna leda den typen av transporter bort från bostadsbebyggelse.

Uppmärksamhetsavstånd från väg och järnväg



Skyddsavstånd i kommande detaljplanering

Eftersom det finns många olika typer av verksamheter inom området är det svårt att på en övergripande nivå ställa generella krav på åtgärder för att hantera risker och konflikter som till exempel skyddsavstånd. Istället behöver kommunen formulera platsspecifika åtgärder i kommande detaljplaneprocesser. Dock är det inte heller i en detaljplan lämpligt att reglera skyddsavstånd genom måttangivelser i en planbestämmelse. Enligt Boverket är det istället bättre att reglera skyddsavstånd indirekt genom att anpassa planens utformning till de specifika förhållandena på platsen. I varje enskilt fall måste kommunen göra en bedömning av hur störningskänslig den planerade användningen är eller vilken omgivningspåverkan den har. Denna bedömning måste både göras för de verksamheter som redan finns etablerade och de verksamheter som planläggningen avser. Bedömningen kan grunda sig på verksamhetens karaktär, områdets topografi och den förhärskande vindriktningen, men också hur känslig den angränsande användningen är.

Kommunens uppgift är att utforma detaljplanen och dess planbestämmelser för att möjliggöra den planerade markanvändningen. Det kan handla om lokalisering i förhållande till andra användningar eller om egenskapsbestämmelser för placering av byggnader och

anläggningar, tekniska åtgärder eller skyddsåtgärder för att motverka exempelvis störningar till eller från omgivningen.

Det stora antalet verksamheter inom och i nära anslutning till planområdet gör det viktigt att i kommande detaljplaner och exploateringar se till den samlade bilden av möjliga störningar och inte behandla dem var och en för sig. Både störningarnas allvarlighet och dess frekvens behöver inkluderas i en riskutredning. Det är viktigt att bedömningen av avstånd mellan verksamheter och bostäder är baserade på utredningar, mätningar och beräkningar snarare än schablonskattningar.

Nulägesbild för utvecklingsområden - miljöfarliga verksamheter och led för farligt gods

Järnvägsstaden:

- I området finns drygt 20 företag som kan vara störande ur tillsynsynpunkt. Kvarngatan (med Kvarngränd) löper genom området. I den södra delen ligger Järnvägsgatan.
- Livsmedelsföretaget O.Kavli, lokaliserat i de södra delarna av Järnvägsstaden, har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. En prövning för ett nytt miljötillstånd har pågått de senaste åren och Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen Skåne beslutade i mars om ett nytt tillstånd enligt miljöbalken för produktion av livsmedel och blandning av ättiksprodukter på företagets fastighet. Eslövs kommun har överklagat tillståndet till Mark- och miljödomstolen.
- Österut angränsar Järnvägsstaden till tillverkningsindustrin Saint Gobain Sekurit.
- Söder om Järnvägsstaden (utanför planområdet) är Orkla Foods AB med en stor produktionsanläggning för livsmedel lokaliserat. Företaget har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. Det pågår (maj 2022) en tillståndsprövning hos Länsstyrelsen för ett nytt miljötillstånd för företaget.
- För drygt hälften av marken i Järnvägsstaden finns risk för föroreningar. Området avgränsas österut av Gasverksgatan som har högst riskklassning inom hela planområdet.
- Järnvägsstaden avgränsas västerut av Södra stambanan vilket är en led för farligt gods.

Järnvägsstaden är centralt placerad i östra Eslöv och det finns i nuläget flera faktorer som kan innebära risker utifrån aspekterna hälsa och säkerhet. Utan anpassning i kommande detaljplaner är exploatering av nya bostäder inte möjlig.

Det pågår två detaljplaneprocesser i området samt även flera exploateringsprojekt för nya bostäder. I såväl beslutade som pågående detaljplaner har utredningar gällande exempelvis buller, trafik, risker och miljötekniska mark- och byggnadsundersökningar tagits fram.



Den övergripande riskanalysen från 2011 kan, tillsammans med nämnda utredningar för detaljplaner, ge en indikation på hur riskbilden ser ut. För att hålla ihop genomförande av den fördjupade översiktsplanen kommer ett så kallat genomförandeprojekt att starta under 2022. En del i detta arbete är att ta fram fördjupade analyser som tar ett helhetsgrepp, istället för att varje delprojekt ska ta fram egna analyser och lösningar. En uppdaterad riskanalys gällande miljöfarlig verksamhet samt trafikanalyser är två delar som redan nu är utpekade som nödvändiga. Dock är det i varje ny detaljplaneprocess angeläget att, utifrån platsens förutsättningar, fördjupa analyserna vid behov samt komma fram till lösningar som gör markanvändningen lämplig.

De två verksamheterna O. Kavli och Orkla Foods AB (som ligger utanför Järnvägsstaden) har bedömts ha en påverkan som sträcker sig över i stort sett hela östra Eslöv. Båda verksamheterna har ansökt om nya miljötillstånd för sina produktionsanläggningar. För närvarande pågår prövning för Orkla Foods AB. För O. Kavli beslutade Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen Skåne i mars om ett nytt tillstånd enligt miljöbalken för produktion av livsmedel och blandning av ättiksprodukter på företagets fastighet.

Båda företagen hanterar ammoniak vilket medför en betydande risk för omgivningen. Anläggningarna påverkar i nuläget befintlig bostadsbebyggelse och befintliga verksamheter i deras närhet. Eslövs kommuns utgångspunkt har därför varit att verksamheterna ska kunna fortsätta sin drift, men att tillståndsprövningarna och efterföljande tillsyn behöver leda fram till att verksamheterna bedrivs på ett sådant sätt att det är möjligt att utveckla Järnvägsstaden i den riktning som den fördjupade översiktsplanen pekar ut. Det kräver emellertid anpassningar av utformningen av bebyggelsen i kommande detaljplaner.

Då O. Kavlis nya tillstånd, trots befintlig bebyggelse och trots att gällande detaljplan inte medger det, tillåter en produktion med omgivningspåverkan har kommunen överklagat tillståndet till Mark- och miljödomstolen.

Även Södra stambanan kan utgöra en risk för exploateringen i de södra delarna av Järnvägsstaden då banan är en led för farligt gods. Under rubriken "Led för farligt gods" (sidan 105) finns beskrivet hur kommunen kommer att använda sig av RIKTSAM som utgångspunkt för exploatering i anslutning till led för farligt gods, men att undantag i vissa fall kommer att vara nödvändiga. I Järnvägsstaden är ambitionen att anpassa markanvändningen närmast järnvägen så att det är möjligt att bygga närmre än 150 meter.

Bruksstaden:

- I området finns cirka 10 företag som kan vara störande ur tillsynsynpunkt. Bruksgatan löper genom området.
- Inom Bruksstaden är återvinningsverksamheten Stena Recycling AB lokaliserad. Verksamheten har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen.



- Norrut angränsar Bruksstaden till ett verksamhetsområde med cirka 15 verksamheter som utifrån tillsynsperspektivet räknas som miljöfarliga eller störande och ett av företagen, Skandinavisk Ytförädling AB, har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. Kraftringen har även en hetvattencentral i området.
- Livsmedelsföretaget O.Kavli, lokaliserat längre söderut inom planområdet har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. En prövning för ett nytt miljötillstånd har pågått de senaste åren och Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen Skåne beslutade i mars om ett nytt tillstånd enligt miljöbalken för produktion av livsmedel och blandning av ättiksprodukter på företagets fastighet. Eslövs kommun har överklagat tillståndet till Mark- och miljödomstolen.
- Söder om planområdet är Orkla Foods AB med en stor produktionsanläggning för livsmedel lokaliserat. Företaget har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. Det pågår (maj 2022) en tillståndsprövning hos Länsstyrelsen för ett nytt miljötillstånd för företaget.
- För nästan all mark i Bruksstaden finns risk för föroreningar.
- Längs Bruksgatan går en järnväg för godstrafik. Järnvägen är i bruk, och trafikeras av ett företag.
- Bruksstaden avgränsas västerut av Södra stambanan vilket är en led för farligt gods.

Utvecklingen av Bruksstaden är tänkt att ta sin början vid den fastighet där Stena Recycling AB har sin verksamhet. Att Stena Recycling AB flyttar till en annan fastighet är en förutsättning för att kunna omvandla Bruksstaden till bostäder. Även på andra fastigheter inom samt i anslutning till området finns verksamheter som kan innebära risker utifrån aspekterna hälsa och säkerhet. Utan anpassning i kommande detaljplaner är exploatering av nya bostäder inte möjlig.

Det pågår en detaljplaneprocess i området. Som underlag till denna har buller-, risk- och markutredningar tagits fram. Den övergripande riskanalysen från 2011 kan, tillsammans med nämnda utredningar för detaljplanen, ge en indikation på hur riskbilden ser ut. För att hålla ihop genomförande av den fördjupade översiktsplanen kommer ett så kallat genomförandeprojekt att starta under 2022. En del i detta arbete är att ta fram fördjupade analyser som tar ett helhetsgrepp, istället för att varje delprojekt ska ta fram egna analyser och lösningar. En uppdaterad riskanalys gällande miljöfarlig verksamhet samt trafikanalyser är två delar som redan nu är utpekade som nödvändiga. Dock är det i varje ny detaljplaneprocess angeläget att, utifrån platsens förutsättningar, fördjupa analyserna vid behov samt komma fram till lösningar som gör markanvändningen lämplig.

De två verksamheterna O. Kavli och Orkla Foods AB ligger inte inom Bruksstaden, men har bedömts ha en påverkan som sträcker sig över i stort sett hela östra Eslöv. Båda verksamheterna har ansökt om nya miljötillstånd för sina produktionsanläggningar. För närvarande pågår

prövning för Orkla Foods AB. För O. Kavli beslutade Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen Skåne i mars om ett nytt tillstånd enligt miljöbalken för produktion av livsmedel och blandning av ättiksprodukter på företagets fastighet.

Båda företagen hanterar ammoniak vilket medför en betydande risk för omgivningen. Anläggningarna påverkar i nuläget befintlig bostadsbebyggelse och befintliga verksamheter i deras närhet. Eslövs kommuns utgångspunkt har därför varit att verksamheterna ska kunna fortsätta sin drift, men att tillståndsprövningarna och efterföljande tillsyn behöver leda fram till att verksamheterna bedrivs på ett sådant sätt att det är möjligt att utveckla Bruksstaden i den riktning som den fördjupade översiktsplanen pekar ut. Det kräver emellertid anpassningar av utformningen av bebyggelsen i kommande detaljplaner.

Då O. Kavlis nya tillstånd, trots befintlig bebyggelse och trots att gällande detaljplan inte medger det, tillåter en produktion med omgivningspåverkan har kommunen överklagat tillståndet till Mark- och miljödomstolen.

Det järnvägsspår för godstrafik som går igenom Bruksstaden kan utgöra en risk för hälsa och säkerhet. Därför behöver utformningen av Bruksstaden vara anpassad så att miljön för dem som bor eller nyttjar funktioner i området är trygg och säker trots att industrispåret går igenom området. Då industrispåret är i kommunal ägo kan Eslövs kommun till exempel sätta ramar både för vilken typ av gods som företag får frakta på spåret och vilka tider på dygnet som transporterarna får ske.

Även Södra stambanan kan utgöra en risk för exploateringen i de västra delarna av Bruksstaden då banan är en led för farligt gods. Under rubriken Led för farligt gods (sidan 105) finns beskrivet hur kommunen kommer att använda sig av RIKTSAM som utgångspunkt för exploatering i anslutning till led för farligt gods, men att undantag i vissa fall kommer att vara nödvändiga. I Bruksstaden föreslår den fördjupade översiktsplanen ingen ny bebyggelseexploatering närmare än 150 meter från järnvägen.

Berga:

- Norrut angränsar Berga till ett verksamhetsområde med cirka 15 verksamheter som utifrån tillsynsperspektivet räknas som miljöfarliga eller störande och ett av företagen, Skandinavisk Ytförädling AB, har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. Kraftringen har även en hetvattencentral i området.
- Livsmedelsföretaget O.Kavli, lokaliserat längre söderut inom planområdet har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. En prövning för ett nytt miljötillstånd har pågått de senaste åren och Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen Skåne beslutade i mars om ett nytt tillstånd enligt miljöbalken för produktion av livsmedel och blandning av ättiksprodukter på företagets fastighet. Eslövs kommun har överklagat tillståndet till Mark- och miljödomstolen.



- Söder om planområdet är Orkla Foods AB med en stor produktionsanläggning för livsmedel lokaliserat. Företaget har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. Det pågår (maj 2022) en tillståndsprövning hos Länsstyrelsen för ett nytt miljötillstånd för företaget.

Berga är idag ett tätt bostadsområde med mycket grönska. Huvudfokus i den fördjupade översiktsplanen är framförallt att utveckla grönyterna inom området. Då det på fastigheter i anslutning till området finns verksamheter som kan innebära risker utifrån aspekterna hälsa och säkerhet behöver kommande detaljplaner ta hänsyn till detta. Det pågår en detaljplaneprocess i området, denna är dock ännu i ett tidigt skede.

Den övergripande riskanalysen från 2011 kan ge en indikation på hur riskbilden ser ut. För att hålla ihop genomförande av den fördjupade översiktsplanen kommer ett så kallat genomförandeprojekt att starta under 2022. En del i detta arbete är att ta fram fördjupade analyser som tar ett helhetsgrepp, istället för att varje delprojekt ska ta fram egna analyser och lösningar. En uppdaterad riskanalys gällande miljöfarlig verksamhet samt trafikanalyser är två delar som redan nu är utpekade som nödvändiga. Dock är det i varje ny detaljplaneprocess är det angeläget att, utifrån platsens förutsättningar, fördjupa analyserna vid behov samt komma fram till lösningar som gör markanvändningen lämplig.

De två verksamheterna O. Kavli och Orkla Foods AB ligger inte inom Berga, men har bedömts ha en påverkan som sträcker sig över i stort sett hela östra Eslöv. Båda verksamheterna har ansökt om nya miljötillstånd för sina produktionsanläggningar. För närvarande pågår prövning för Orkla Foods AB. För O. Kavli beslutade Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen Skåne i mars om ett nytt tillstånd enligt miljöbalken för produktion av livsmedel och blandning av ättiksprodukter på företags fastighet.

Båda företagen hanterar ammoniak vilket medför en betydande risk för omgivningen. Anläggningarna påverkar i nuläget befintlig bostadsbebyggelse och befintliga verksamheter i deras närhet. Eslövs kommuns utgångspunkt har därför varit att verksamheterna ska kunna fortsätta sin drift, men att tillståndsprövningarna och efterföljande tillsyn behöver leda fram till att verksamheterna bedrivs på ett sådant sätt att det är möjligt att utveckla Berga i den riktning som den fördjupade översiktsplanen pekar ut. Det kräver emellertid anpassningar av utformningen av bebyggelsen i kommande detaljplaner.

Då O. Kavlis nya tillstånd, trots befintlig bebyggelse och trots att gällande detaljplan inte medger det, tillåter en produktion med omgivningspåverkan har kommunen överklagat tillståndet till Mark- och miljödomstolen.

Berga trädgårdsstad:

- Västerut angränsar Berga trädgårdsstad till ett verksamhetsområde med cirka 15 verksamheter som utifrån tillsynsperspektivet räknas som miljöfarliga eller störande och ett av företagen, Skandinavisk Ytförädling AB, har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. Krafteringen har även en hetvattencentral i området.
- Livsmedelsföretaget O.Kavli, lokaliserat i planområdets sydvästra del har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. En prövning för ett nytt miljötillstånd har pågått de senaste åren och Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen Skåne beslutade i mars om ett nytt tillstånd enligt miljöbalken för produktion av livsmedel och blandning av ättiksprodukter på företagets fastighet. Eslövs kommun har överklagat tillståndet till Mark- och miljödomstolen.
- Söder om planområdet är Orkla Foods AB med en stor produktionsanläggning för livsmedel lokaliserat. Företaget har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. Det pågår (maj 2022) en tillståndsprövning hos Länsstyrelsen för ett nytt miljötillstånd för företaget.
- Det finns två små områden inom planområdet (i nordväst och i söder) där det finns risk för markföroreningar.
- Berga trädgårdsstad avgränsas österut av väg 113/17 vilket är en led för farligt gods.



Berga trädgårdsstad består idag i huvudsak av oexploaterad mark och utvecklingen till ett blandat bostadsområde är högt prioriterat i genomförandet av den fördjupade översiktsplanen. Då det i närheten av området finns verksamheter som kan innebära risker utifrån aspekterna hälsa och säkerhet behöver kommande detaljplaner ta hänsyn till detta. Det finns dock redan i dag en vall samt ett grönområde som skiljer de två områdena från varandra. Det är heller inte tänkt att någon av de två ytor där det finns risk för markföroreningar ska exploateras med bostäder.

Det pågår två detaljplaneprocesser i området, varav en är i ett tidigt skede. För den andra har utredningar gällande risk, trafik- och mobilitet samt geoteknik och markmiljö tagits fram.

Den övergripande riskanalysen från 2011 kan, tillsammans med nämnda utredningar för detaljplanen, ge en indikation på hur riskbilden ser ut. För att hålla ihop genomförande av den fördjupade översiktsplanen kommer ett så kallat genomförandeprojekt att starta under 2022. En del i detta arbete är att ta fram fördjupade analyser som tar ett helhetsgrepp, istället för att varje delprojekt ska ta fram egna analyser och lösningar. En uppdaterad riskanalys gällande miljöfarlig verksamhet samt trafikanalyser är två delar som redan nu är utpekade som nödvändiga. Dock är det i varje ny detaljplaneprocess är det angeläget att, utifrån platsens förutsättningar, fördjupa analyserna vid behov samt komma fram till lösningar som gör markanvändningen lämplig.

De två verksamheterna O. Kavli och Orkla Foods AB ligger inte inom Berga trädgårdsstad, men har bedömts ha en påverkan som sträcker sig över i stort sett hela östra Eslöv. Båda verksamheterna har ansökt om nya miljötillstånd för sina produktionsanläggningar. För närvarande pågår prövning för Orkla Foods AB. För O. Kavli beslutade Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen Skåne i mars om ett nytt tillstånd enligt miljöbalken för produktion av livsmedel och blandning av ättiksprodukter på företagets fastighet.

Båda företagen hanterar ammoniak vilket medför en betydande risk för omgivningen. Anläggningarna påverkar i nuläget befintlig bostadsbebyggelse och befintliga verksamheter i deras närhet. Eslövs kommuns utgångspunkt har därför varit att verksamheterna ska kunna fortsätta sin drift, men att tillståndsprövningarna och efterföljande tillsyn behöver leda fram till att verksamheterna bedrivs på ett sådant sätt att det är möjligt att utveckla Berga trädgårdsstad i den riktning som den fördjupade översiktsplanen pekar ut. Det kräver emellertid anpassningar av utformningen av bebyggelsen i kommande detaljplaner.

Då O. Kavlis nya tillstånd, trots befintlig bebyggelse och trots att gällande detaljplan inte medger det, tillåter en produktion med omgivningspåverkan har kommunen överklagat tillståndet till Mark- och miljödomstolen.

Även väg 113/17 kan utgöra en risk för exploateringen i de östra delarna av Berga trädgårdsstad då banan är en led för farligt gods. Under rubriken Led för farligt gods (sidan 105) finns beskrivet hur kommunen kommer att använda sig av RIKTSAM som utgångspunkt för exploatering i anslutning till led för farligt gods, men att undantag i vissa fall kommer att vara nödvändiga. I Berga trädgårdsstad är ambitionen att anpassa markanvändningen närmast vägen så att det är möjligt att bygga närmre än 150 meter.



Idrottsparken:

- I området finns ett företag som kan vara störande ur tillsynssynpunkt.
- Idrottsparken angränsar till verksamheter som utifrån tillsynsperspektivet räknas som miljöfarliga eller störande i väster, söder och öster.
- Nordväst om området (dock inte direkt angränsande) är återvinningsverksamheten Stena Recycling AB lokaliserad. Verksamheten har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen.
- Väster om området (dock inte direkt angränsande) finns tillverkningsindustrin Saint Gobain Sekurit.
- Livsmedelsföretaget O.Kavli, lokaliserat i planområdets sydvästra del har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. En prövning för ett nytt miljötillstånd har pågått de senaste åren och Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen Skåne beslutade i mars om ett nytt tillstånd enligt miljöbalken för produktion av livsmedel och blandning av ättiksprodukter på företagets fastighet. Eslövs kommun har överklagat tillståndet till Mark- och miljödomstolen.

- Söder om planområdet är Orkla Foods AB med en stor produktionsanläggning för livsmedel lokaliserat. Företaget har ett miljötillstånd prövat av Länsstyrelsen. Det pågår (maj 2022) en tillståndsprövning hos Länsstyrelsen för ett nytt miljötillstånd för företaget.
- I Idrottsparkens norra delar finns ytor där det finns risk för markföroreningar.

Då det inom och i närheten av Idrottsparken finns verksamheter som kan innebära risker utifrån aspekterna hälsa och säkerhet behöver kommande detaljplaner ta hänsyn till detta.

Det pågår två detaljplaneprocesser i området, dock pågår inget aktivt arbete med en av dem. För den andra har utredningar gällande trafik, geoteknik och markmiljö samt undersökningar om betydande miljöpåverkan tagits fram.

Den övergripande riskanalysen från 2011 kan, tillsammans med nämnda utredningar för detaljplanen, ge en indikation på hur riskbilden ser ut. För att hålla ihop genomförande av den fördjupade översiktsplanen kommer ett så kallat genomförandeprojekt att starta under 2022. En del i detta arbete är att ta fram fördjupade analyser som tar ett helhetsgrepp, istället för att varje delprojekt ska ta fram egna analyser och lösningar. En uppdaterad riskanalys gällande miljöfarlig verksamhet samt trafikanalyser är två delar som redan nu är utpekade som nödvändiga. Dock är det i varje ny detaljplaneprocess är det angeläget att, utifrån platsens förutsättningar, fördjupa analyserna vid behov samt komma fram till lösningar som gör markanvändningen lämplig.

De två verksamheterna O. Kavli och Orkla Foods AB ligger inte inom Idrottsparken, men har bedömts ha en påverkan som sträcker sig över i stort sett hela östra Eslöv. Båda verksamheterna har ansökt om nya miljötillstånd för sina produktionsanläggningar. För närvarande pågår prövning för Orkla Foods AB. För O. Kavli beslutade Miljöprövningsdelegationen inom Länsstyrelsen Skåne i mars om ett nytt tillstånd enligt miljöbalken för produktion av livsmedel och blandning av ättiksprodukter på företagets fastighet.

Båda företagen hanterar ammoniak vilket medför en betydande risk för omgivningen. Anläggningarna påverkar i nuläget befintlig bostadsbebyggelse och befintliga verksamheter i deras närhet. Eslövs kommuns utgångspunkt har därför varit att verksamheterna ska kunna fortsätta sin drift, men att tillståndsprövningarna och efterföljande tillsyn behöver leda fram till att verksamheterna bedrivs på ett sådant sätt att det är möjligt att utveckla Idrottsparken i den riktning som den fördjupade översiktsplanen pekar ut. Det kräver emellertid anpassningar av utformningen av bebyggelsen i kommande detaljplaner.

Då O. Kavlis nya tillstånd, trots befintlig bebyggelse och trots att gällande detaljplan inte medger det, tillåter en produktion med omgivningspåverkan har kommunen överklagat tillståndet till Mark- och miljödomstolen.



MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN, OMGIVNINGSBULLER OCH LUFTKVALITET

Recipienter och miljö kvalitetsnormer för vatten

Vattendragen Långgropen/Saxån i norr och Eslövsbäcken/Bråån i söder är recipienter för dagvatten från det aktuella planområdet. Både Saxån och Bråån är typiska vattendrag för jordbruksområden vilket innebär att vattenflödena varierar mycket över året och att halterna av näringsämnen är höga. Båda vattendragen är även påverkade fysiskt genom att de på vissa sträckor är uträtade och/eller fördjupade. Trots det finns höga naturvärden i vattendragen. I både Bråån och Saxån finns till exempel den hotade tjockskaliga målarmusslan samt fiskarna grönlång och sandkrypare. Under senare år har det även börjat göras observationer av uter i anslutning till vattendragen. Den ovanliga vackra kungsfiskaren ses ofta vid vattendragen. I båda vattendragen leker havsöring och vissa år simmar även lax upp från havet för att leka i Bråån, som därmed är en av landets sydligaste lokaler för lax.

Den så kallade vattenförvaltningen är genomförandet av EU:s vattendirektiv i Sverige. Inom vattenförvaltningen delas ytvatten upp i vattenförekomster. Eslövs kommuns sjöar och vattendrag har delats in i åtta olika ytvattenförekomster, varav Saxån och Bråån är två av dessa. Vattenförekomsterna i Eslövs kommun ska enligt vattendirektivet uppnå miljö kvalitetsnormen god ekologisk status till år 2027. Dock uppnår idag ingen av vattenförekomsterna i kommunen god ekologisk status. Därför behöver olika verksamheter som påverkar vattenkvaliteten och statusen i vattendragen bidra till att uppnå miljö kvalitetsnormerna. Enligt det åtgärdsprogram som vattenmyndigheterna beslutat om ska kommunerna i sitt planarbete bland annat arbeta för att utsläppen av förorenande ämnen minskar så att miljö kvalitetsnormerna kan följas. Utsläpp av dagvatten är ett av de områden kommunerna ska arbeta med.

Den fördjupade översiktsplanens påverkan på recipienterna

Den föreslagna exploateringen inom planområdet kan ge förutsättningar för att höja vattenkvaliteten i recipienterna. I såväl Järnvägsstaden som i Bruksstaden kommer hårdgjord mark för industri att få en ny användning, framförallt i form av centrumverksamheter och bostäder vilka bedöms ge upphov till mindre föroreningar. Vid exploateringen kommer även grönytorna att bli fler och dagvattnet hanteras lokalt i huvudsakligen öppna lösningar. Dessutom kommer den gamla industrimarken att bli sanerad från eventuella föroreningar för att få användas för till exempel bostäder.

I Berga trädgårdsstad finns dock föreslagen exploatering på mark som idag är oexploaterad och framförallt består av åkermark. Uppvuxen grönska och öppna diken kommer att bevaras inom området och ett stort parkområde (4 hektar) planeras anläggas.

För att få kunskap om vilka eventuella negativa effekter den ökade andelen hårdgjord yta kan komma att få behöver kommande detaljplane- och exploateringsprocesser innehålla vidare analyser av detta. I nuläget är det inte möjligt att säkert kvantifiera om det är de positiva eller de negativa effekterna av planen som dominerar, även om mycket talar för en positiv utveckling jämfört med nuläget. Skulle det vara störst negativ påverkan behöver det hanteras inom planområdet för att följa kommunens dagvatten- och översvämningsplan samt för att inte riskera att försämra möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för recipienterna.

Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller

Naturvårdsverket ansvarar för vägledning kring miljökvalitetsnormer som rör omgivningsbuller. Miljökvalitetsnormer för omgivningsbuller syftar till att skydda människors hälsa och miljö. Med omgivningsbuller avses väg-, järnvägs- eller flygplatsbuller genererat inom eller utanför planområdet.

Riktvärden för buller vid bostäder

Enligt regeringens förordning 2015/216 är riktvärden för trafikbuller vid bostäder 55 dB(A) ekvivalent nivå vid fasad, 30 dB(A) ekvivalent nivå inomhus, 45dB(A) maximal nivå inomhus nattetid och 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats.

Befintliga bostäder	vid fasad 55 dB(A)
	inomhus 30 (max 45)
	uteplats 50 (max 70)
Nybyggda bostäder över 35 m ²	vid fasad 60 dB(A)
Nybyggda bostäder under 35 m ²	vid fasad 65 dB(A)

Avsteg från riksdagens bullerriktlinjer får göras vid speciella tillfällen och enligt särskilda kriterier, däribland tillgång till service och kollektivtrafik men även då bostadsbyggnaden har en så kallad tyst sida (en av husets fasader är vänd mot till exempel en gård samt en genomgående planlösning för bostaden).

I östra Eslöv kommer den tillkommande bebyggelsen att vara utsatt för omgivningsbuller från väg och järnväg. Därför behöver kommande detaljplaner reglera exploateringen genom materialval, utformning och lokalisering. Utanför planområdet ligger även en flygplats. Utiifrån en översiktlig genomgång av mängden flygtrafik, har bedömning gjorts att eventuellt buller kommer att ligga på en nivå som är möjlig att hantera i kommande detaljplaner. Eventuella konflikter kopplat till flygplatsen behöver dock studeras vidare vid exploatering i Berga trädgårdsstad.

Miljökvalitetsnormer utomhusluft

Naturvårdsverket ansvarar för vägledning kring miljökvalitetsnormer som rör luftkvalitet. Miljökvalitetsnormer för utomhusluft syftar till att skydda människors hälsa och miljön. Gällande miljökvalitetsnormer enligt Svensk författningssamling (SFS2010:477) avser halterna i utomhusluft av kvävedioxid (NO₂), svaveldioxid (SO₂), bly, partiklar (PM10), kolmonoxid (CO), bensen och ozon (O₃).

Luftkvaliteten i östra Eslöv är påverkad av motordriven vägtrafik och verksamheter. Den fördjupade översiktsplanen föreslår ett stort antal nya bostäder vilket genererar fler bilar. Därför är en viktig del i planen att verka för att förbättra möjligheter till hållbart resande genom att planera utbyggnad av bostäder i kollektivtrafknära lägen samt att för enkla för cyklister och gående med gena stråk och bra parkeringar.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

VA

Kommunalförbundet VA SYD är VA-huvudman i Eslövs kommun och ansvarar för samt driver VA-verksamheten i kommunen sedan 2012. Planområdet ingår i verksamhetsområde för dag-, spill- och dricksvatten.

Dagvattennätets kapacitet är i dagsläget nådd i flera delar av planområdet och ledningsnätet är till stor del dimensionerat utifrån 2-års-respektive 5-års regn. Detta gör att det är viktigt att arbeta med fördröjningsåtgärder. I avsnittet ”Gröna och blå strukturer” på sidan 72, finns en karta som bland annat visar ytor för öppen dagvattenhantering.

I spillvattenledningsnätet finns mycket tillskottsvatten och därför har också detta troligtvis begränsad kapacitet. VA SYD behöver göra en plan för utbyggnad och förstärkning av dag-, spill- och dricksvattennäten (inklusive pump- och tryckstegringsstationer) i området. Området har idag drygt 2 000 invånare. I och med den föreslagna utbyggnaden kan antalet invånare öka till närmare 8 500, en avsevärd ökning som kommer att kräva en omfattande ombyggnad av VA-huvudnätet. Med anledning av detta, samt de generella hållbarhetsprinciperna, är det viktigt att beakta vattenbesparande åtgärder såsom till exempel snålspolande kranar, urinseparerande toaletter och cirkulära grävattenåtervinningssystem.

El- och värmeförsörjning

Krafttringen AB har både större och mindre fjärrvärmeledningar inom planområdet. Det finns ingen brist i produktionskapacitet och inte heller några problem med distributionen till området. Förutsättningarna för att kunna försörja tillkommande byggnation med fjärrvärme är goda. Förnybar fjärrvärme ska eftersträvas i de nya bostadsområdena. Det finns även ett antal industrier i anslutning till planområdet. Det kommande genomförandeprojektet bör inkludera en analys av om de har överskottsvärme eller så kallad spillvärme som kan utgöra en integrerad del av planområdets värmeförsörjning.

När det gäller elförsörjning finns en god kapacitet i Krafttringens fördelningsstation i östra Eslöv. Utöver utrustning som nätstationer är det troligtvis endast kablar som eventuellt måste förläggas fram till planområdet. I genomförandet är det viktigt att få en helhetsbild av kommande behov av energiförsörjning. Bebyggelsestrukturen behöver vara anpassad till tänka energilösningar. Att exempelvis planera för solceller på byggnader och laddinfrastruktur till elbilar ställer krav på ett högre effektuttag och därmed ett kraftigare elnät. Vilket i sin tur kan skapa behov av utrymme för ledningsdragning och ytterligare nätstationer.

Det finns även en större utmaning i den generella effektbristen i södra Sverige, vilken kan innebära begränsningar i uttag från överliggande regionnät (E.ON och Svenska Kraftnät). Med anledning av detta ska

energieffektivitet eftersträvas i alla led och lokal produktion av förnyelsebar energi uppmannas. Likaså uppmannas samarbeten över fastighetsgränserna för att skapa energisamverkan (urban symbios).

Kommunen främjar ett fossilbränslefritt samhälle och därför ska det inom planområdet även ske en utbyggnad av laddinfrastruktur för elfordon.

Avfall

Kommunägda avfallsbolaget MERAB svarar för driften av återvinningscentraler och ansvarar för insamling av hushållsavfallet i de tre ägarkommunerna (Eslöv, Hörby och Höör). Vid planering av bostäder och verksamheter är det viktigt att säkerställa utrymme för fastighetsnära insamling så att det inte krävs tillgång till egen bil.

Idag sker det inom planområdet traditionell hämtning av kärl på fastighet, men för att reducera den tunga lastbilstrafiken i nya stadsdelen som blir mer av en blandstad, bör möjligheterna för sopsugs-system undersökas vid kommande exploatering. Kvarternära återbrukscentraler med möjlighet till reparationer och innovativ produktion av restresurser är också ett intressant koncept. Förutom att bli av med avfallet utgör återbrukscentraler en plats för återbruk och kunskapsöverföring – en ny naturlig mötesplats skapas.

IT och IKT/Digital infrastruktur

Det finns goda förutsättningar för fiber inom planområdet. Planområdet har god 4G-täckning vilket ger datorer och mobila enheter snabb uppkoppling och möjliggör för sakernas internet, förkortat IoT. IoT är en förutsättning för till exempel intelligenta hus, smarta elnät, digitala assistenter och intelligenta transportsystem och utgör ett viktigt verktyg för god samhällsplanering och övergången till behovsbaserad handling.

LoRaWAN-nätverk håller på att etableras inom tätorten Eslöv vilket öppnar upp för en IoT där överföring av data sker över långa sträckor och med låg energiförbrukning.

Brandvattenförsörjning

Det finns i dagsläget brandposter i området, men vid kommande exploatering är det viktigt att beakta hur brandpostnätet blir påverkat. Det kan uppstå behov av att flytta eller komplettera utifrån ny eller förändrad bebyggelse. Om en flytt eller komplettering blir aktuell ska flödet i brandposterna vara dimensionerat enligt Svenskt Vattens publikation P114 "Distribution av dricksvatten". Avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil bör inte överstiga 75 meter. Uppställningsplatsen får vara placerad maximalt 50 meter från byggnadens angreppspunkt, vilket normalt sett är dess entré.

RISK FÖR SKADOR PÅ DEN BYGGDA MILJÖN SOM KAN FÖLJA AV ÖVERSVÄMNING, RAS, SKRED OCH EROSION SOM ÄR KLIMATRELATERADE

Stor del av ytan inom planområdet är hårdgjord och det finns brister i såväl dagvatten- och skyfallshanteringen, vilket har lett till översvämningar i området. Dessutom kommer delar av den idag oexploaterade, ej hårdgjorda, marken i Berga trädgårdsstad att bli bebyggd, vilket ställer än högre krav på en väl fungerande hantering av dagvatten- och skyfall. Att förbättra skyfallshanteringen för den bebyggda miljön är en viktig del av den fördjupade översiktsplanen för östra Eslöv. Läs mer om i avsnittet "Gröna och blå strukturer" på sidan 68.

Gällande ras, skred och erosion har kommunen utgått från en klassificering gjord av Statens Geotekniska Institut (SGI) och Sveriges Geologiska Undersökning (SGU). Enligt denna finns ingen sådan risk för det aktuella planområdet.

RIKSINTRESSEN

Riksintressen gäller geografiska områden som är utpekade för att de innehåller nationellt viktiga värden och kvaliteter. Områden kan vara av riksintresse för både bevarande och för exploatering. Riksintressen ska behandlas och redovisas i den kommunala översiktsplaneringen så att det blir tydligt hur dessa förhåller sig till andra intressen men också för att det ska vara möjligt att göra avvägningar mellan oförenliga riksintressen.

Planområdet innefattar två olika kategorier av riksintressen, dels för kommunikationer (Södra stambanan och MSA-zoner för Malmö Airport, Kristianstad flygplats och Ängelholms flygplats), dels för kulturmiljövård (stadsmiljön i områdets västra delar). Dessutom finns strax söder om planområdet Abullahagen, ett Natura 2000-område som även omfattas av riksintresse naturvård för Bråån. Övriga riksintressekategorier är inte berörda av planen. Dock finns även med information om hänsyn som kommunen behöver ta till icke öppet redovisade intressen för totalförsvarets militära del.

Riksintresse kulturmiljövård – Eslöv M182

Riksantikvarieämbetet fattade 1997-08-18 beslut om riksintresset Eslöv M 182 med följande motivering och uttryck:

Motivering till det kulturhistoriska riksintresset

Stadsmiljö – järnvägsstad – som visar järnvägens och industrialismens betydelse för den moderna tätortsutvecklingen, hur en hållplats på den rena landsbygden successivt utvecklades till ett planmässigt uppbyggt stationssamhälle och så småningom en stad.

Uttryck för riksintresset

Spår av vägsträckningar, markanvändning och bebyggelse från tiden före järnvägens tillkomst och det nya samhällets tidigaste skeden. Den successivt framvuxna rutnätsplanen med tomtstruktur, platsbildningar och gaturum.

Bebyggelsen och dess täta stadsmässiga men relativt småskaliga karaktär. De kringbyggda kvarteren med bostäder och lokaler för handel och hantverk samt ekonomibyggnader och bakgårdar.

Offentliga byggnader med bland annat den nygotiska kyrkan (1891) som givit upphov till begreppet "Eslövsgotik". Järnvägsmiljön med stationshuset från 1913, industribyggnader och andra till järnvägen knutna byggnader och anläggningar.

Den lokala byggnadstraditionen med hus i företrädesvis rött och gult tegel. Inslag av parker och grönska. Det tidiga 1900-talets utvidgningsområden, med tidstypisk terränganpassad plan och villor på stora, grönskande tomter. Medborgarhuset, ritat av H. Asplund, från 1957 och annan bebyggelse som visar den fortsatta utvecklingen under 1900-talet.

Se Länsstyrelsens granskningsyttrande avseende riksintresse för kulturmiljövård Eslöv [M 182] samt riksintresse kommunikationer Södra stambanan (sidan 169 och framåt).



THE PLAN OF THE CITY OF
EZER
SHOWING THE LAYOUT OF THE CITY
AND THE SURROUNDING AREA
AS OF 1910

Legend:

- Red: City of Ezer
- Yellow: Surrounding Area
- Green: Forested Area
- Blue: Water
- Black: Roads
- Grey: Railways
- White: Open Land

Scale: 1 inch = 1 mile

Geografisk avgränsning av riksintresset

Riksintresset hade tidigare inte någon geografisk avgränsning och värdetexterna är kortfattade. Med anledning av att många rivningar av industri och bostadshus hade skett, inte minst i östra Eslövs centrala delar, ingrep Länsstyrelsen med hänvisning till riksintresset, vars värden man ansåg riskerade skadas. 2008 gjorde därför Eslövs kommun tillsammans med Länsstyrelsen en geografisk avgränsning av området och en handlingsplan togs fram av kommunen.

Handlingsplanen är ett ställningstagande för hur kommunen avser att hantera bebyggelsefrågor i förhållande till riksintresset och kulturmiljövärden i Eslövs tätort. Eslövs kommun och Länsstyrelsen Skåne kom fram till att avgränsningen skulle täcka in stadens utbredning vid den tid när järnvägsutbyggnaden nått sin största betydelse för stadens utveckling, i början av 1940-talet. Handlingsplanen uppmärksammar bland annat att riksintresset kan komma att påverkas även av sådant som sker utanför den egentliga avgränsningen. I handlingsplanen konstateras också: ”att tillvarata och bygga vidare på befintliga värden och strukturer som avtecknar sig och finns i den fysiska miljön är en tillgång för alla städer”. Detta gäller än i dag, och i synnerhet i östra Eslöv.

Ställningstagande

I Eslövs kommuns översiktsplan, antagen 2018, finns bland annat följande ställningstagande angående riksintresset: Utvecklingen och förtätningen av Eslövs stad bedöms inte stå i konflikt med kulturmiljövärdena under förutsättning att den ses över och hanteras som en fortsättning av järnvägsstadens utbyggnad. I den fördjupade översiktsplanen vidareutvecklar kommunen hur detta ska göras (läs mer i avsnittet Kulturmiljö på sidan 84).

Riksintressets värden omfattar bebyggelse och stadsutveckling i en dynamisk uppbyggnadsfas av en ny stad, kopplad till stambanan och sidobanornas etablering och drift, under hundra år från mitten av 1800-talet och framåt.

Området för riksintresse för kulturmiljövård omfattar centrala Eslöv på båda sidor om järnvägen och samma motivering gäller för hela området. På den västra sidan innefattar riksintresset bland annat Stenstadens stadsmässiga och kringbyggda kvarter samt Trädgårdsstadens stora gröna tomter. Båda karaktärerna är beskrivna i motiveringen av riksintresset och dessutom namnges tre objekt (kyrkan, stationshuset och Medborgarhuset) vilka alla ligger på den västra sidan. På den östra sidan av järnvägen hittar man också det som beskrivs i motiveringen av riksintresset, men det är inte lika tydligt som för den västra delen.

Skillnaderna i karaktärerna på de olika sidorna av järnvägen förstärktes i stadsplaneringen från det tidiga 1900-talet. Erik Bülow-Hübe, en av Sveriges mest kända stadsplanerare, var ansvarig för den tidens stadsplaner för Eslöv vilka till stora delar har genomförts.

Hans idé var att staden skulle utvecklas med olika funktioner på den västra respektive den östra sidan av järnvägen. Den västra sidan skulle vara en plats för framförallt bostäder och handel, medan den östra istället möjliggjorde för mer industriell verksamhet. Riksintressets beskrivning är generell för båda sidorna men det är tydligt att det i första hand beskriver förhållanden på västra sidan.

En skillnad som är tydlig är den östra sidans brokighet i olika funktioner och variation i byggnadsvolymers skala och byggnadskarakterer. Det är en variation som Eslövs kommun vill bevara och som därför kommer till uttryck i den fördjupade översiktsplanen och pågående detaljplaner i östra Eslöv.

Bevarande av industribyggnader och grönstruktur i industrimiljöer kan innebära svårigheter gällande sanering av förorenad mark och byggnader och även leda till ökade kostnader. Lösningar ska alltid utföras på ett sådant sätt att riksintresset inte lider påtaglig skada.

Konsekvenser

Konsekvenser av en utbyggnad i enlighet med planen kommer inte att behöva påverka läsbarheten av Eslöv som en "Stadsmiljö och järnvägsstad" negativt. Det stadsmiljömässiga, som beskrivs i riksintresset, har varit en ledstjärna i planens motiv och gestaltningen kommer att stärkas genom den restaurering av stadsdelen som planen öppnar för.

Den stadsmässigt relativt småskaliga västra sidans fasader mot järnvägen, helt genomförd under Eslövs första 100 år, får även fortsättningsvis en kontrasterande östra sida. Den östra och ofärdiga sidans blandade skalor, brokigare och mindre reglerade innehåll kommer, efter sekelskiftets period av förfall, genom förnyat liv fortsatt att låta sig avläsas som en järnvägsstad i succesiv utveckling. Utan den fördjupade översiktsplanen finns en risk för det motsatta, ett fortsatt förfall.

Däremot kommer stadsmiljön och Järnvägsstaden att läsas på ett delvis nytt sätt. Kvar kommer spårområdet som delar staden att vara, den ur riksintressesynpunkt kanske viktigaste delen av staden. Spårområdet och västra delen är oförändrade, men ytterligare exponerat från öst. Östra Eslöv är fortsatt i kontrast mot väst men nu också kompletterat och restaurerat.

Liv och rörelse skänks genom kompletterande bebyggelse på insomnande mark. Detta synsätt gäller särskilt i östra Eslöv där verksamheter och stadsliv kommit och gått utan att staden funnit sin form.

Förtätning sker genom komplettering av befintliga funktioner till en ytterligare mer blandad stad. Återhållsamhet ska beaktas vid rivning. Tillvaratagande av befintlig struktur, bebyggelse, fysisk miljö och detaljer föreskrivs och en exploateringsekonomi ger förutsättningar för underhåll. Nya passager överbryggar öst och väst.

Riksintresse kommunikationer – Södra stambanan (och Eslövs station)

Generell funktionsbeskrivning

Södra stambanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade TEN-T nätet. Banan sträcker sig från Stockholm till Malmö och är mycket viktig för såväl person- som godstrafik. Banan ingår även i det utpekade strategiska godsnätet.

Eslövs station ingår i riksintresset som en funktion för byten av internationell, nationell, regional och lokal trafik.

Specifik funktionsbeskrivning Höör-(Arlöv)

Banan är dubbelspårig och elektrifierad. Mellan Lund och Malmö finns det stort behov av fyra spår. Överenskommelse finns med berörda kommuner om fyrspårsutbyggnad mellan Flackarp-Arlöv, byggstart planerad till 2016/2017. På längre sikt kan det finnas behov av fyra spår på hela sträckan Malmö–Hässleholm.

Ställningstagande

I Eslövs kommun passerar stambanan igenom Örtofta, Eslöv och Stehag och medför barriäreffekter på dessa orter. På stambanan passerar i snitt 63 godståg per dygn. Drygt sju procent av lasten i dessa tåg klassas som farligt gods.

I Eslövs kommuns översiktsplan, antagen 2018, finns bland annat följande ställningstagande angående riksintresset: Eslövs kommun avser att värna och inte skada riksintresset. Fortsatt järnvägstrafik ligger i Eslövs kommuns intresse att arbeta för. Möjligheten till hållbar pendling är avgörande för Eslövs fortsatta utveckling och styrka.

Eslövs kommun verkar för att utveckla stationen i Eslöv till centralstation. Arbetet kommer att ske i samarbete med Skånetrafiken, Trafikverket och fastighetsägare.

Eslövs kommun föreslår ny bebyggelse i stationsorterna nära riksintresset och det kommer att vara av vikt att ha en löpande dialog med Trafikverket i detta arbete.

Övergripande och specifika buller- och riskanalyser kommer att tas fram och eventuella åtgärder för buller och risk kommer att arbetas fram i samarbete med Trafikverket och Räddningstjänsten Syd. Delar av befintlig bebyggelse är bullerstörd redan idag. Eslövs kommun verkar för att förbättra ljudmiljön, dels för redan utsatt bebyggelse och dels för framtida bebyggelse som en följd av förmodad ökning av person- och godstrafik.

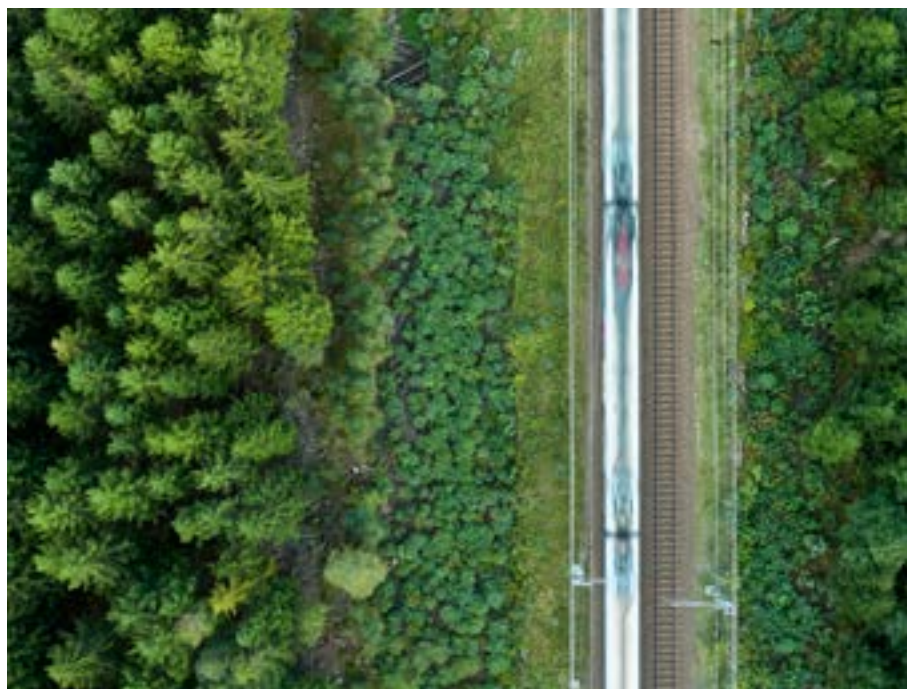
Planering och utveckling av en ny koppling över stambanan i Eslöv kommer att ske i nära samarbete med Trafikverket. Kopplingen är av stor vikt för att knyta samman den östra och västra sidan av staden.

Ställningstagandena gäller även för den fördjupade översiktsplanen. I det vidare arbetet med utvecklingen av det område som i planhandlingen har fått namnet Järnvägsstaden behöver Eslövs kommun samarbeta med ovan nämnda aktörer.

I Järnvägsstaden (där det i dagsläget är en godsbangård) föreslår den fördjupade översiktsplanen exploatering närmare spåret än vad fallet är idag. Den översiktliga bedömningen är att det finns utrymme för ytterligare spår även med den tillkommande bebyggelsen. I den vidare planeringen kommer det att säkerställas. Det kommer då också att genomföras buller- och riskutredningar, det handlar framförallt om utvecklingen av de västra delarna av Järnvägsstaden.

Ny stambana Hässleholm-Lund

Planområdet ligger inom utredningsområdet för en ny stambana mellan Hässleholm och Lund. Det pågår en lokaliseringstudie för att identifiera den korridor som banan ska gå i. Utredningens fjärde och sista samråd kommer att hållas under 2023. Om den nya stambanan lokaliseras längs med Södra stambanan eller tätt öster om Eslövs tätort kommer den att påverka utvecklingen inom planområdet och ge nya planeringsförutsättningar. Eslövs kommun deltar aktivt i arbetet med lokaliseringstudien tillsammans med Trafikverket, Länsstyrelsen och övriga berörda kommuner.



Riksintresse kommunikationer – Luftfart

MSA-zoner

Malmö Airport, Kristianstad flygplats och Ängelholms flygplats är befintliga instrumentflygplatser som är av riksintresse för kommunikationer och vars MSA-zoner planområdet för den fördjupade översiktsplanen ingår i. En MSA-zon, Minimum Sector Altitude, har en radie på 60 kilometer från instrumentflygplats. Den första delen av en inflygning till en instrumentflygplats benämns Initial Approach, och lägsta flyghöjd bestäms här av MSA-ytan.

Ställningstagande

Om detaljplaner medger byggnation högre än 20 meter ska flygplatserna höras. Flygplatserna är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig. Likaså ska Luftfartsverket och Försvarsmakten, i egenskap av sakägare, ges möjlighet att yttra sig över sådana detaljplaner. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras och skickas till berörda flygplatser.

Riksintresse naturvård samt Natura 2000 – Bråån NM 55

Värdeomdöme

Kanjon i silurskifferberggrund som är rik på fossil. Ädellövskog med i princip alla landets bokskogstyper representerade, representativa naturbetesmarker med art- och individrika växtsamhällen med hävdgynnade arter, rikt fiskbestånd av bland annat öring, grönling och sandkrypare. Än härbärgerar även den lilla toppiga hattsnäckan.

Ställningstagande

I Eslövs kommuns översiktsplan, antagen 2018, finns bland annat följande ställningstagande angående riksintresset: Väster om Abullahagen finns befintlig men ej utbyggd detaljplan för verksamheter. Den framtida bebyggelsen kan komma att isolera Abullahagen och försämra den gröna infrastrukturen. Kommunen föreslår att åkermark söder om Abullahagen ändras till naturmark med ett stärkt naturmarksstråk mot Brååns naturmiljö för att säkerställa att området inte isoleras.



Långakärr i Abullahagen är dagvattenmagasin för dagvatten från en stor del av östra Eslöv. Stora delar av avrinningsområdet utgörs av hårdgjorda ytor inom befintliga industri- och verksamhetsområden.

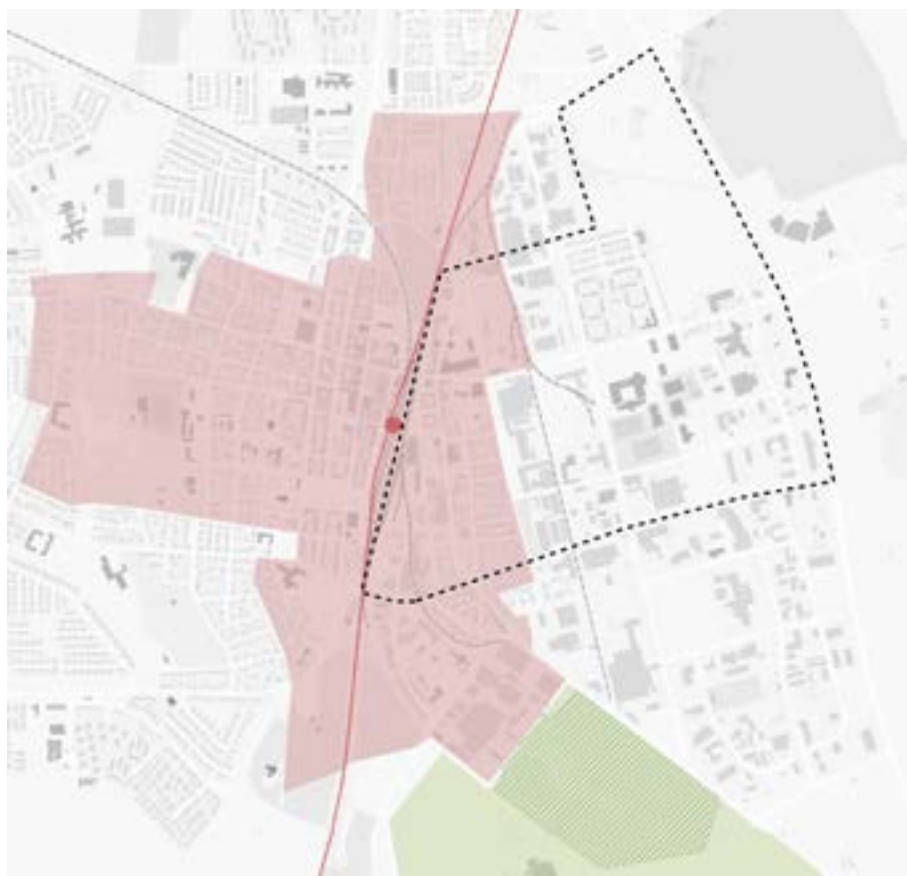
Industriområdet som ligger närmast Abullahagen ingår inte i den fördjupade översiktsplanen. Dock finns det i och med den föreslagna exploateringen av östra Eslöv möjlighet att förbättra kvaliteten på det dagvatten som rinner till Långakärr, om än i liten omfattning. Detta genom att flera av ytorna inom området får en ny markanvändning där tidigare hårdgjorda ytor för industri istället blir centrumverksamheter och bostäder. Vid exploateringen kommer grönytorna att bli fler och dagvattnet hanteras lokalt i huvudsakligen öppna lösningar. Dessutom kommer marken att bli sanerad från eventuella föroreningar.

I planen finns också föreslagen exploatering på mark som idag är oexploaterad och framförallt består av åkermark i Berga trädgårdsstad. För att få kunskap om vilka eventuella negativa effekter den ökade andelen hårdgjord yta ändå kan komma att få behöver kommande detaljplane- och exploateringsprocesser innehålla vidare analyser av detta. Om en kommande exploatering gör att betydande miljöpåverkan kan uppstå, behöver kommunen samråda med länsstyrelsen. Det kan komma att krävas tillstånd enligt Natura 2000-bestämmelserna.

Riksintresse totalförsvarets militära del

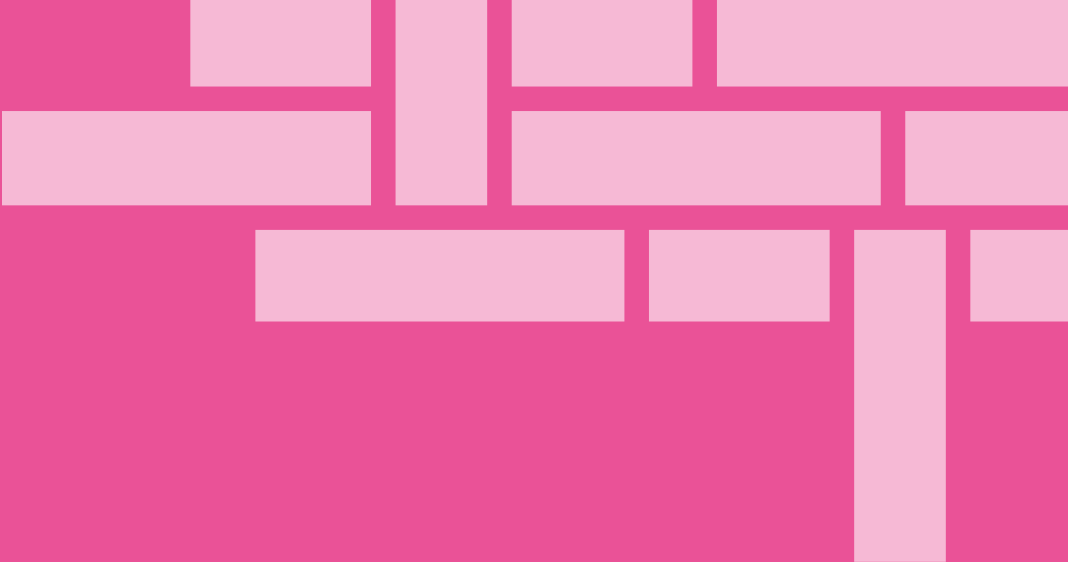
Den fördjupade översiktsplanen för östra Eslöv berörs inte av några öppet utpekade riksintressen för totalförsvarets militära del. Inom kommunen kan de riksintressen som inte redovisas öppet framförallt påverkas av uppförande av höga byggnadsobjekt såsom master och vindkraftverk. Hela landets yta är samrådsområde för objekt högre än 20 meter utanför tätort och högre än 45 meter inom sammanhållen bebyggelse. Det innebär att kommunen måste skicka alla ärenden avseende höga objekt (45 meter) inom planområdet på remiss till Försvarsmakten.

Riksintressen för kommunikation och kulturmiljö



-  Riksintresse järnvägsstation
-  Riksintresse järnväg
-  Riksintresse kulturmiljövård
-  Natura 2000
-  Riksintresse naturvård





Del 4 – Genomförande

PLANERINGSPRINCIPER OCH ASPEKTER ATT BEAKTA I DEN VIDARE PLANERINGEN

Planeringsprinciperna som presenterats i planen visar vilka övergripande utgångspunkter som planeringen av östra Eslöv ska ta avstamp i. Ambitionen med principerna är att tydliggöra vilka frågor som kommunen och exploatörer behöver hantera i planerings- och exploateringsprocesser. Likaså belyser de ”aspekter att beakta i vidare planering” som avslutar beskrivningarna om områden och stråk, viktiga frågor som aktörerna behöver ta hänsyn till och hantera.

GENOMFÖRANDEPROJEKT

För att skapa kraft i genomförandet behöver strategier tas fram för hur utvecklingen av planområdet ska prioriteras. Kommunen kommer därför under 2022 att starta ett genomförandeprojekt för den fördjupade översiktsplanen. Arbetet ska tydliggöra vad som ska göras när och vilka etapper och områden som kommer att inleda omvandlingen av östra Eslöv. I den fördjupade översiktsplanen finns en grov översikt av en prioriteringsordning, vilken ska användas som utgångspunkt för genomförandeprojektet. Eftersom många av exploateringsprojekten har lång genomförandetid kan det finnas behov av att redan nu inleda arbete med områden som ligger i prio 2 och 3.

Prioriteringsordning



Prioriteringsordning		
Till år 2035		Efter år 2035
Prio 1:	Prio 2:	Prio 3:
Delar av Järnvägsstaden: – Örnen 4 (Spritfabriken & Engson) Sädgåsen 1 Grågåsen 1	Västra och nordöstra delarna av Bruksstaden	Resterande delar av Järnvägsstaden
Bergaområdet – Piggvaren 4	Sydöstra delarna av Järnvägsstaden med förbindelse över Södra stambanan	Resterande delar av Bruksstaden
Södra delen av Berga trädgårdsstad	Norra delen av Berga trädgårdsstad	
Idrottsparken öster om Verkstadsvägen	Idrottsparken väster om Verkstadsvägen	
Östergatan och Ringsjövägen	Per Håkanssonsväg	
Kvarngatan	Trehäradsvägen	

För att få kraft i genomförandet behöver exploateringen vara hög, samtidigt är det viktigt att planera för alla funktioner som behöver finnas i en stadsdel och inte bara bostäder. Det måste även finnas plats för till exempel grönområden, torg, lekplatser, parkeringsplatser, skolor och förskolor, boendeformer för äldre samt annan service som till exempel handel.

I genomförandeprojektet kommer finansiering att vara en viktig del. Genomförandet kan finansieras på flera sätt. En del investeringar kommer att finansieras genom skattemedel, men det kan också ske genom kommunala och privata exploateringar. Det kan även finnas möjlighet till extern finansiering för vissa delar.

De befintliga företagens möjligheter att bedriva sin verksamhet är också något som kommunen behöver ta i beaktande. Det är viktigt med en tydlighet gällande vilka förutsättningar de har att förhålla sig till.

Det behövs även tas fram upplägg både för hur kommunen kan möjliggöra för tillfällig användning av marken och för hur det är möjligt att fånga upp nya initiativ och föra in dem i planen för genomförande. Det är också angeläget att lyfta den föreningsdrivna utvecklingen av Idrottsparken. Medborgar- samt barnperspektiven är viktiga.

Utöver det ovan nämnda finns ytterligare ämnesområden där kommunen behöver ta fram fördjupade analyser som tar ett helhetsgrepp istället för att varje delprojekt ska ta fram egna analyser och lösningar. För att analyserna ska ge en rättvisande bild av nuläge och behov av åtgärder kan de behöva inkludera en större geografi än själva planområdet. Listan visar exempel på studier/analyser som kan behövas:

- Riskanalyser gällande miljöfarlig verksamhet och led för farligt gods
- Trafikanalyser
- Skyfallskartering och analys
- Brandvattenförsörjning
- Naturvärdesinventering

- Gestaltning för både kvarters- och allmän platsmark inklusive offentlig konst
- Utgångspunkter för hållbar stadsutveckling
- Lokalisering av vård- och omsorgsboende
- Rutin för informationsinsamling och kartläggning av markföreningar
- Plan för en etappvis utbyggnad av VA-systemet
- Genomgång av energibehov kopplat till den nya bebyggelsens utformning

Livscyelperspektiv

Ytterligare en aspekt som är viktig att ha med i ett genomförande av den fördjupade översiktsplanen är en diskussion om hållbarhet i byggandet och att ha ett livscyelperspektiv. En byggnad, under alla faser av sin livscykel, använder energi och kan utgöra en källa till föroreningar. Ett långt tidsperspektiv är därför viktigt vid hållbart byggande.

Med detta i åtanke är det möjligt att uppnå ett smart användande av både ekologiska och ekonomiska resurser om byggnader står länge. Detta kräver god arkitektur, funktionalitet och hög kvalitet i utförandet av byggnader.

Byggnadsmaterialen har en egen livscykel där energi och resurser används i alla faser. Därför är det viktigt att prioritera byggnadsmaterial som till exempel är återvunnet eller är återvinningsbart, har lång livslängd, är närproducerat eller vars tillverkning medför låg energianvändning. Materialval påverkar också dagvattnets kvalitet, som i sin tur påverkar recipienten.

Byggmaterialens innehåll är också en viktig aspekt att uppmärksamma och att formulera krav om i genomförandefasen. Byggmaterial som grupp innehåller många olika (ofta farliga) kemiska ämnen, även så kallade SVHC-ämnen (substance of very high concern). Att ställa krav på byggmaterial bidrar till att fasa ut dessa kemikalier och att minska människors exponering för dem.

Lika viktigt är det att byggherren utformar byggnaden och väljer apparater och installationer så att föroreningar till omgivningen minimeras samt att energisystemen är smarta och effektiva. Energisamverkan (urban symbios) ska eftersträvas, därför behöver energinfrastrukturen vara innovativ och samarbeten komma till stånd över byggnads- och fastighetsgränser. Detta kan till exempel handla om spillvärme eller elförsörjning. Nya byggnader kan behöva producera mer förnyelsebar energi än den använder för att kompensera för äldre byggnader som inte är möjliga att effektivisera till nollutsläpp.

Byggskedet ska heller inte glömmas bort. Under detta skede ska åtgärder vidtas för att minimera avfallsmängder och höja sorteringsgraden, minimera energianvändningen samt minimera användningen av miljöskadliga eller hälsovådliga kemiska produkter.

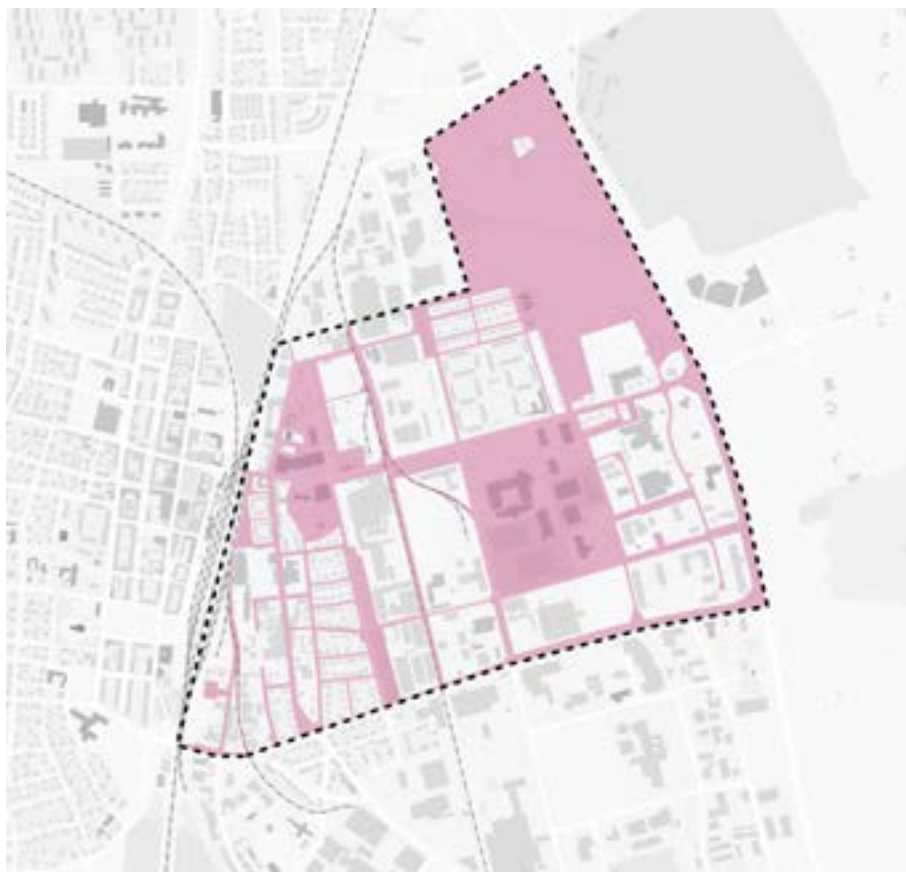
För att säkerställa livscykelperspektivet i alla led är en god och tät dialog mellan kommun, byggherrar, projektörer och entreprenörer avgörande. Dialogen ska bidra till kunskapsdelning och erfarenhetsutbyte.

Bostadsbyggande per utvecklingsområde

När planområdet är fullt utbyggt kommer 2 550 nya bostäder att ha tillkommit. Nedan visas en överblick över hur många av dessa som kommer att kunna byggas till år 2035 och hur bebyggelsen kommer att utvecklas i ett längre tidsperspektiv.

Område:	Till år 2035	Efter år 2035
Järnvägsstaden	400	550
Bruksstaden	600	400
Östergatan/Ringsjövägen/Idrottsparken	250	-
Berga	100	-
Berga trädgårdsstad	250	-
Totalt:	1 600	950

Kommunägd mark

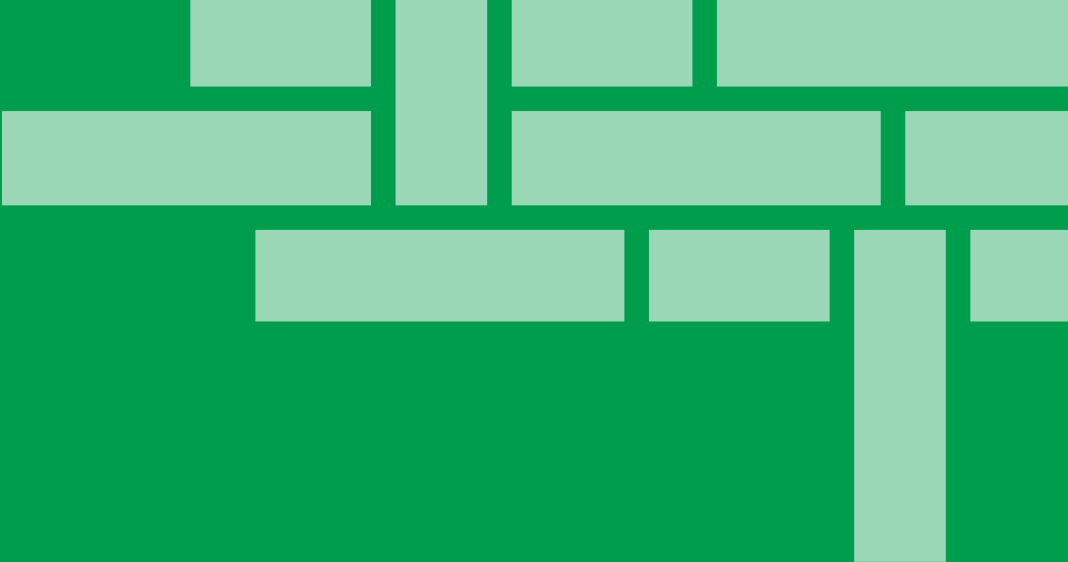


Teckenförklaring

-  Planområde
-  Kommunägd mark

Illustration, tänkt att inspirera och väcka tankar om framtiden. Hur vill vi att östra Eslöv ska se ut om 100 år? Vilken stad är det som nästkommande generationer ska ta över? Vilka värden och kvaliteter vill vi bevara, skapa och utveckla?



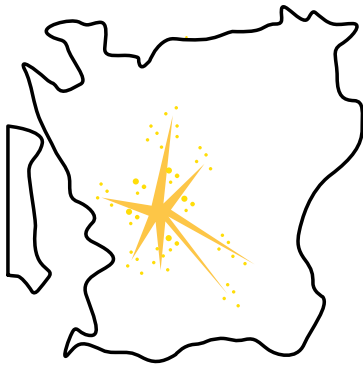


Del 5 – Mål

POLITISKA UTGÅNGSPUNKTER OCH MÅL FÖR DEN ÖVERSIKTLIGA PLANERINGEN

Den övergripande visionen för Eslövs kommun är att år 2025 vara ”Skånes bästa kommun att bo och verka i”. För att nå målen ska Eslöv vara en hållbar, spännande kommun där människor möts, utvecklas och trivs. Kommunen ska vara förstahandsvalet för företagare vid nyetablering och expansion. Organisationen ska vara effektiv och framtidsorienterad med medborgarna i fokus.

I översiktsplan Eslöv 2035 presenteras tre målbilder för kommunens utveckling de kommande 15 åren: regional stjärna, hållbara lägen och lätt att leva livet. De grundar sig på de styrkor, utmaningar och den omvärld som Eslövs kommun har och står inför. Staden, byarna och landsbygden ska tillgodose behov för dem som lever idag utan att äventyra behoven för framtidens invånare.



Regional stjärna

Eslövs kommun har en unik kombination av närhet till omvärlden, goda kommunikationer, en stark centralort med gott om kvaliteter, levande byar och landsbygd och gott om natur för rekreation och friluftsliv. Det nära läget i en expansiv region ger kommunen en central och spännande position i Skånes utveckling. Dessa kvaliteter gör Eslöv till en regional stjärna!

Som regional stjärna är Eslövs kommun en viktig och tydlig aktör i regionen. Med strategiska satsningar på kommunikation och attraktivitets- och identitetsbygge positionerar sig kommunen starkt i södra Sverige som en bra boendekommun och ett förstahandsval för företagare.

Ett proaktivt, målinriktat och handlingskraftigt arbete med utgångspunkt i kommunens strategiska fördelar och möjligheter i omvärlden driver utvecklingen i en riktning som är bra för kommunen, kommuninvånarna och omgivningen. Ett starkt Eslöv utvecklar hela Skåne!

- Eslövs del i regionen
- Identitet och profil
- Småstad och landsbygd
- Infrastruktur och kommunikationer
- Självkännedom och bilden utifrån

Hållbara lägen

Eslöv växer i hållbara lägen. Olika platsters unika karaktär lägger grunden för kommunens samlade identitet och skapar attraktivitet. En stolt och stark stad med stora kvaliteter är en tillgång för hela kommunen. Livskraftiga byar och landsbygd ger möjlighet till kompletterande boendemiljöer och livsmönster.

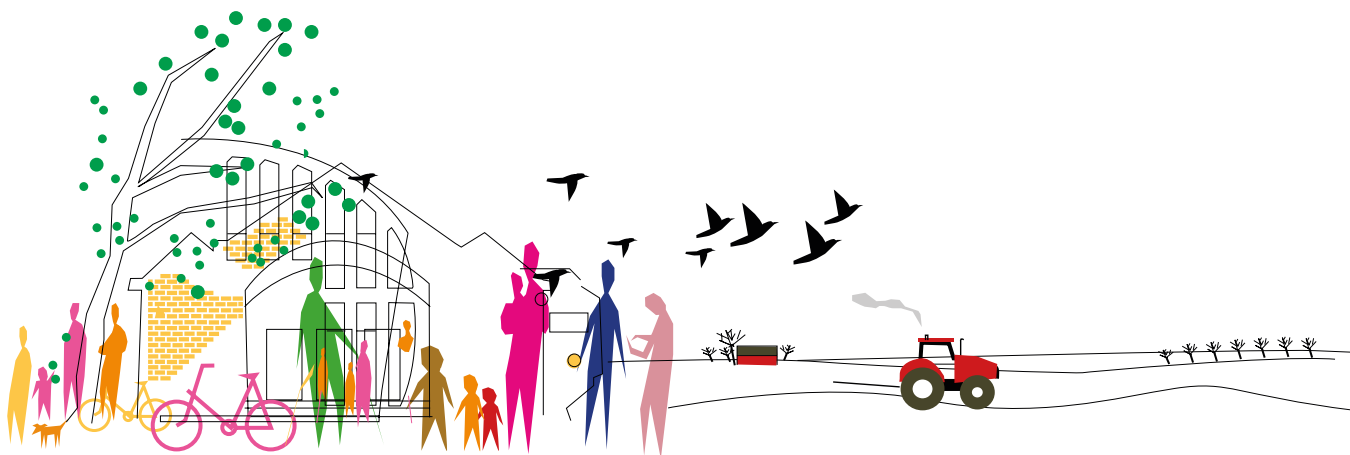
Samhällen och nya kvarter utvecklas i anslutning till kommunens starka kollektivtrafiklägen. Här skapas täta, hållbara och attraktiva stads- och bymiljöer med närhet till omvärlden som stimulerar till möten och skapar sociala sammanhang. Gröna och blå värden är en central del av ekokommunens identitet och präglar befintliga och nya samhällen och kvarter.

- Samband inom kommunen mellan byarna/staden/landsbygden
- Byarna/stadens/landsbygdens unika värde
- Samhälle, sammanhållning, samband
- Cykel, kollektivtrafik, social hållbarhet

Lätt att leva livet

Livet i Eslövs kommun ger en trygg och enkel vardag med möjlighet till "det lilla extra". Människor möts, utvecklas och trivs i attraktiva och välfungerande miljöer. Tillgången till varierade och attraktiva boendemiljöer för olika skeden i livet skapar plats för mångfald. Stadens och byarnas olika delar är väl sammankopplade och känslan av mångfald, öppenhet och gemenskap är stark. Delaktighet i stora och små frågor ger goda möjligheter att påverka livsmiljön för barn, unga, vuxna och äldre. Det är människorna som får kommunen att växa och utvecklas.

- Stadsdel – kvarter – by
- Hållbara livsmiljöer i byn/staden/landsbygden
- Boendemiljön, gatan, torget, mötesplatser
- Barn, äldre, företagen, livspussel, föreningsliv, social samhörighet, tillgänglighet



AGENDA 2030

Agenda 2030 antogs 2015 av FN:s medlemsländer. Det är en överenskommelse som innehåller 17 globala mål för att uppnå fyra saker till 2030: avskaffa extrem fattigdom, minska ojämlikheter och orättvisor i världen, främja fred och rättvisa samt att lösa klimatkrisen. De globala målen är integrerade och odelbara och balanserar de tre dimensionerna av hållbar utveckling: den ekonomiska, den sociala och den miljömässiga. Den svenska regeringen har som ambition att Sverige ska vara i framkant i genomförandet av Agenda 2030 och Eslövs kommun arbetar aktivt med målen. Genom den översiktliga planeringen kan kommunen verka för att skapa en utveckling som både kan tillfredsställa de behov som finns idag och de som kan uppstå i framtiden. Av de 17 globala målen har vissa en mer direkt koppling till översiktlig planering, medan andra påverkas mer indirekt.



Det mål som har tydligast koppling till arbetet den fördjupade översiktsplanen för östra Eslöv är **Mål 11 – Hållbara städer och samhällen**. Ambitionen med planen och det efterföljande genomförandet är att den ska bidra till att säkra bostäder till överkomlig kostnad (delmål 11.1), tillgängliggöra hållbara transportsystem för alla (delmål 11.2), stödja en inkluderande och hållbar urbanisering (delmål 11.3), skydda världens kultur- och naturarv (delmål 11.4), mildra de negativa effekterna av naturkatastrofer (delmål 11.5), minska städernas miljöpåverkan (delmål 11.6) samt skapa säkra och inkluderande grönområden för alla (delmål 11.7).

Den fördjupade översiktsplanen påverkar även flera av de andra målen. Här nedan redovisas några exempel på hur.

- **Mål 3 – God hälsa och välbefinnande**

I planhandlingen uppmanar kommunen till bra inomhusmiljö genom till exempel bra materialval i byggfasen och även inslag av grönska vilket skapar bättre luftkvalitet. I båda fallen kan antalet sjukdomsfall till följd av skadliga kemikalier och föroreningar reduceras (delmål 3.9). Trevliga boenden, trygga utemiljöer och närliggande rekreationsmöjligheter främjar en god mental hälsa (delmål 3.4).

- **Mål 6 – Rent vatten och sanitet för alla**

Planen uppmanar till att vatten återanvänds i de nya byggnaderna (delmål 6.3) och att vattenanvändningen effektiviseras (delmål 6.4).

- **Mål 7 – Hållbar energi för alla**

Planen uppmanar till lokal produktion av förnyelsebar energi (delmål 7.2) och även smarta energilösningar för ökad energieffektivitet (delmål 7.3).

- **Mål 12 – Hållbar konsumtion och produktion**

Planen lyfter vikten av livscykelperspektivet vid genomförandet vilket bidrar till hållbar användning av naturresurser (delmål 12.2), ansvarsfull hantering av kemikalier och avfall (delmål 12.4), och reduktion i mängden avfall (delmål 12.5).

- **Mål 13 – Bekämpa klimatförändringarna**

Planen skapar möjligheter att transportera sig fossilfritt med välplanerade och sammanhängande gång- och cykelstråk för att reducera utsläpp av växthusgaser som bidrar till klimatförändringen (delmål 13.2). I planförslaget integreras även anpassningsåtgärder för pågående klimatförändring såsom dagvattenhanteringssystem med gröna tak och fördröjningsmagasin (delmål 13.1)

- **Mål 15 – Ekosystem och biologisk mångfald**

Planen tar hänsyn till befintliga ekosystem genom att bevara upp-
vuxen grönska (delmål 15.5). Planförslaget föreslår även att skapa nya ekosystem såsom dammar och öppna dagvattenlösningar, plantering av växtlighet och så vidare som kan gynna den biologiska mångfalden (delmål 15.9).

JÄMSTÄLLDHET OCH JÄMLIKHET

Vid utformningen av östra Eslöv behöver både ett jämlikhetsperspektiv och jämställdhetsperspektiv finnas med. Enligt plan- och bygglagen ska en översiktsplan ge stöd i kommunala beslut och prioriteringar för att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden. Östra Eslöv ska vara tillgänglig för alla människor oavsett socioekonomisk bakgrund, ålder, kön, etnicitet och intressen.

Med ett bostadsbestånd som är blandat vad gäller typer, storlekar och upplåtelseformer samt att det är tätt och med en mångfald av funktioner så minskar risken för segregation och utanförskap. Bottenvåningarna ska bli en integrerad del av gatumiljön och bjuda på ett rikt utbud av verksamheter så att människor i olika faser av livet och med olika förutsättningar kan trivas.

Att skapa en mångfald av ytor med olika karaktärer är viktigt för att de ska passa olika människor med olika behov under olika tider på dygnet och olika årstider. Vissa mötesplatser kan ha en mer generell karaktär medan andra är mer tydligt riktade till en viss målgrupp eller ha en mer specifik funktion.

Det ska vara enkelt och tryggt att röra sig mellan olika måldestinationer såsom bostäder, arbetsplatser, service, skola och fritid. Både inom planområdet och till andra delar av Eslöv. Gång- och cykelstråk samt tillgång till kollektivtrafik behöver därför vara utformade så att de kommer till nytta för alla.

Genomförandefasen ska innehålla dialog och samverkan med byggherrar kring frågor som rör social hållbarhet. Eftersom det finns många verksamheter för barn och unga inom planområdet är det också angeläget att fortsätta den dialog med barn, unga och idéburen sektor som inletts under planprocessen.

NATIONELLA, REGIONALA OCH LOKALA MÅL OCH STYRDOKUMENT

Till grund för arbetet med den fördjupade översiktsplanen för östra Eslöv finns flera nationella och regionala mål tillsammans med en rad olika kommunövergripande mål och styrdokument.

Nedan redovisas några av de mål och styrdokument som bedöms ha starkast koppling till översiktsplaneringen av östra Eslöv.

Nationella mål

- Miljökvalitetsmål
- Energi- och klimatmål
- Folkhälsomål
- Jämställdhetsmål
- Kulturmiljömål
- Bostadspolitiska mål
- Transportpolitiska mål (samt nationell transportinfrastrukturplan)

Barnrättslagen

Barnrättslagen (tidigare barnkonventionen) blev svensk lag den 1 januari 2020. Det innebär bland annat att det vid alla beslut som på något sätt rör eller påverkar barn ska göras en prövning av barnets bästa. Inom samhällsplanering kan exempelvis aspekter som rörelsefrihet, säkerhet och möjlighet att nå och nyttja olika funktioner vara viktiga att belysa. Det är angeläget att i så hög grad som möjligt involvera barn under 18 år i såväl dialogfasen av den fördjupade översiktsplanen som i det vidare arbetet med utvecklingen av östra Eslöv. Inför varje beslut som påverkar barn finns en skyldighet att avgöra vad som är barnets bästa. Eslövs kommun har tagit fram ett stödmaterial i syfte att ge stöd i hur en prövning av barnets bästa ska göras i olika beslutsprocesser. Detta dokument kommer att vara en viktig grund i det vidare arbetet.



Regionala styrdokument

Det öppna Skåne 2030

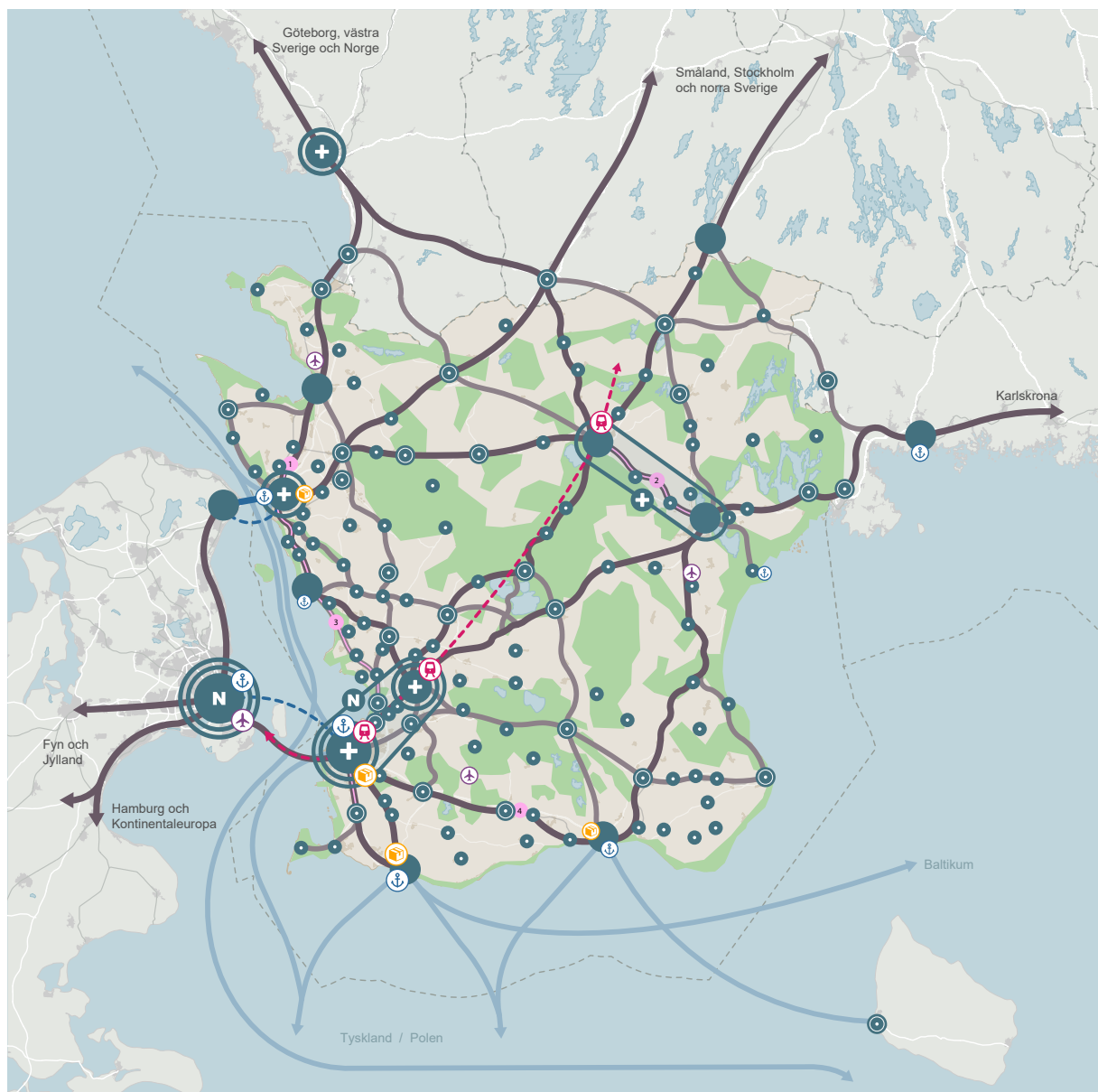
Syftet med den regionala utvecklingsstrategin är att beskriva en gemensam vision för hur Skåne ska utvecklas och den fungerar som en utgångspunkt för arbetet med översiktsplanering. Strategin utgår från sex visionsmål:

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska vara en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer
- Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning
- Skåne ska utveckla framtidens välfärd
- Skåne vara globalt attraktivt

Strukturbild för Skåne och Regionplan för Skåne 2022-2040

Ett flertal rapporter har tagits fram inom ramen för Strukturbild Skåne. Flera av dem har varit och är vägledande för ställningstaganden inom fysisk planering i Eslövs kommun. Sedan 2019 har Region Skåne i uppdrag att ta fram en regionplan för Skåne. Arbetet med planen tar utgångspunkt i underlag och dialoger från Strukturbild för Skåne. Ett granskningsförslag för regionplanen har varit på remiss under hösten/vintern 2021. Granskningsförslaget innehåller sex planeringsstrategier samt en strukturkarta som ska peka ut en regional riktning och verka för avvägningar som skapar hållbara fysiska strukturer som långsiktigt gynnar Skåne som helhet. Planeringsstrategierna är:

- Utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och landsbygd
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Stärka mångfalden av attraktiva och hälsofrämjande livsmiljöer med tillgång till rekreation
- Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning
- Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning
- Stärka Skånes relationer med omvärlden



Den flerkärniga ortsstrukturen



Nationell tillväxtmotor
Lund och Malmö utgör tillsammans en nationell tillväxtmotor.



Tillväxtmotor
Helsingborg, Lund och Malmö, Hålsjöholm och Kristianstad utgör tillsammans en tillväxtmotor.



Regional kärna
Hålsjöholm, Kristianstad, Landskrona, Trelleborg, Ystad och Ängelholm.



Strategisk godsnod
Malmö, Trelleborg, Helsingborg och Ystad.



Strategisk nod
Centralort
Serviceort
Kollektivtrafiknod
Nod för vandring och cykling

Transportinfrastruktur



Viktigt transportinfrastrukturstråk
Linjer och pilar illustrerar viktiga stråk för människor och gods; inte enskilda järnvägar eller vägar. De bredare linjerna illustrerar stråk som är särskilt viktiga för att förbinda Skåne med omvärlden och koppla samman tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna.



Farled
Viktiga farleder för gods- och persontrafik på havet.



Godsstråk
Viktiga stråk för godstransporter.



Potentiell supercykelväg
Potentiella framtida stråk för supercykelvägar.

Prioriterade åtgärder:

Planerad ny stambana. Schematisk dragning med planerade stationer i Hålsjöholm, Lund och Malmö. Viktiga framtida transportnoder för hela Skåne samt grannregionerna. Knyter Skåne närmare de övriga svenska storstadsregionerna och Europa. Möjliggör utveckling av regional kollektivtrafik.

Behov av nya förbindelser över Öresund. Karttecken för brukarfinansierad H-H-förbindelse, samt en dansk-svensk statlig utredning för Öresundsmetro.

- 1 Dubbelspår Västskustbanan Maria-Helsingborg C
- 2 Dubbelspår Skånebanan Hålsjöholm-Kristianstad.
- 3 Ökad kapacitet E6 Vellinge-Helsingborg
- 4 Ökad kapacitet Ystadbanan Skurup-Rydgård



Hamn
Hamnar inom stornätet (Corehamn) och det övergripande nätet (comprehensive) inom TEN-T samt övrig godshamn i fallande storleksordning



Flygplats
Köpenhamn, Malmö, Ängelholm-Helsingborg och Kristianstad-Österlen flygplats.

Den regionala grönsstrukturen



Nod för vandring och cykling
Noder för vandring och cykling är orter som utgör angränsningspunkter för att nå naturen med kollektivtrafik och där det i de flesta fall finns tillgång till grundläggande service.



Sammanhängande regionalt grönområde och -stråk
Skånes befintliga regionala grönsstruktur där ekologiska och rekreativa värden samverkar. Utgörs av vegetationsbäckad ytor och vattenområden som sjöar, åar och bäckdalar.



Grönstråk med utvecklingspotential
Bristande länkar i grönsstrukturen med god potential att utveckla enhetliga grönsstråk och som berör mer än en kommun. Utgörs av vattendrag, våtmarker, trädalléer eller gräs- och skogsmarker.



Behov av nytt grönsstråk
Strategiska lägen att utveckla nya grönsstråk utan tydlig grund att utgå ifrån och som berör mer än en kommun. Utgörs av mindre fragment som trädgungar, vattendrag och i vissa fall kraftledningsgator.



Skåneleden
Planerad sträckning för Skåneleden



Nationell cykelturistled
Ny sträckning för nationell cykelturistled

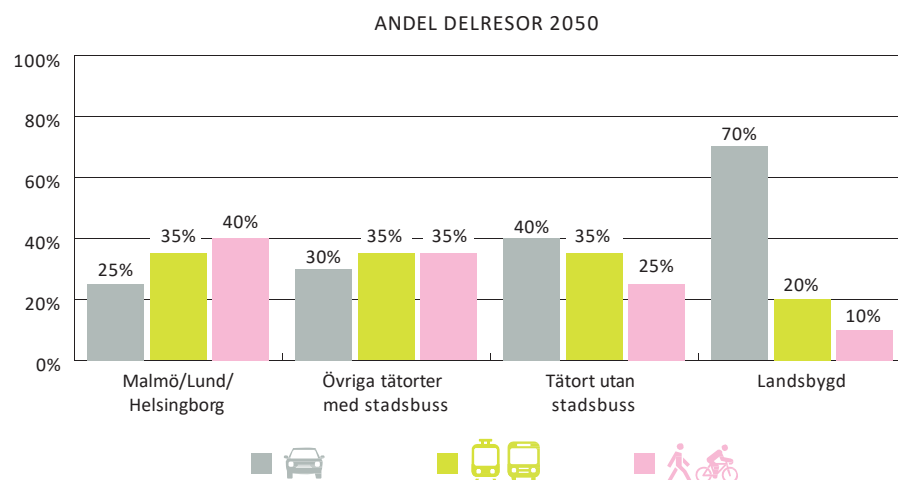


Planerad regional cykelturistled

Mobilitetsplan för Skåne, Cykelstrategi för Skåne, Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

Samtliga tre dokument från Region Skåne utgör underlag i arbetet med den fördjupade översiktsplanen, med fokus på ett hållbart resande.

I strategin för ett hållbart transportsystem visar Region Skåne hur färdmedelfördelningen (mellan bil, kollektivtrafik och gång/cykel) behöver ändras till 2050 för att möjliggöra ett mer hållbart resande än idag. Eslövs tätort tillhör kategorin "Övriga tätorter med stadsbuss". Att uppnå en förändring i färdmedelsfördelningen är en av utgångspunkterna för arbetet med transportstrukturerna i den fördjupade översiktsplanen.



Färdmedelsfördelning från Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050, Region Skåne

Regional infrastrukturplanering

Region Skåne arbetar kontinuerligt med regional transportinfrastruktur i form av underlag, utredningar och påverkansarbete mot centrala myndigheter och beslutsfattare. I samverkan med Skånes kommuner görs stora satsningar på samhällsbyggande och kollektivtrafik för att Skåne ska få den infrastruktur som behövs. Det handlar i huvudsak om offensiva satsningar på framtidens infrastruktur med fokus på spårburen trafik som underlättar pendling, ger möjlighet att föra över gods från väg till järnväg samt skapar förutsättningar för hållbar utveckling.

Regionala miljömål (Länsstyrelsen)

Länsstyrelsen Skåne har regeringens uppdrag att på regional nivå verka för att generationsmålet och de miljö kvalitetsmål som riksdagen har fastställt nås. Generationsmålet är det övergripande målet för miljöpolitiken och innebär att det till nästa generation ska lämnas över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. Fem utmaningar har i de nya miljömålen 2016 ansetts vara särskilt viktiga för miljöarbetet i Skåne; hållbara transporter, hänsyn till hav, sjöar och vattendrag, hushållning med mark- och vattenresurser, skydd av natur- och kulturvärden samt hållbar konsumtion.

Regional handlingsplan för grön infrastruktur (Länsstyrelsen)

Länsstyrelsen i Skåne har på uppdrag av regeringen tagit fram en regional handlingsplan för grön infrastruktur. Handlingsplanen ska fungera som ett kunskaps- och planeringsunderlag för grön infrastruktur och bidra till ökad kunskap om och förståelse för biologisk mångfald och dess bidrag till ekosystemtjänster. Ett viktigt syfte är att utgöra underlag för ökad hänsyn till landskapsekologiska samband när olika typer av markanvändningsbeslut fattas. Handlingsplanen ska också användas som underlag i den fysiska planeringen enligt plan- och bygglagen, i infrastrukturplaneringen, samt vid enskilda prövningar enligt miljöbalken.

Handlingsplanen består av två huvuddelar: insatsområden med åtgärder och nulägesbeskrivning.

Strukturplan för MalmöLundregionen

MalmöLundregionen är ett strategiskt mellankommunalt samarbete där kommunerna i sydvästra Skåne ingår (Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Lund, Malmö, Skurup, Staffanstorp, Svedala, Trelleborg, och Vellinge). 2016 antogs ”Strukturplan för MalmöLundregionen – Gemensam målbild 2035”. Planen ska underlätta i det gemensamma arbetet med regionens utmaningar och stärka en positiv utveckling. I arbetet betonas att MalmöLundregionen är en storstadsregion med en flerkärnig ortstruktur och tillsammans med Köpenhamn utgör regionen Nordeuropas tillväxtmotor. Goda kommunikationer mellan stads- och ortskärnor är en betydande styrka.



De övergripande strategierna är:

- Motorn mitt i Nordeuropa
- En hållbar och sammankopplad storstadsregion
- Sveriges bästa livsmiljö

Under 2020 inledde de deltagande kommunerna ett samtal om en eventuell revidering av den gemensamma strukturplanen.



Ortsstruktur



Nationell kärna

En stad med central betydelse för utvecklingen nationellt och i Skåne. 2035 finns här viktiga nationella och regionala funktioner, en stor branschbredd och en mycket stor inpendling. Kraftig tillväxt i befolkning och sysselsättning ger spridningseffekter till övriga delar av regionen.



Regional kärna

En stad som 2035 har central betydelse för regionen och dragkraft i sitt omland. Här ska 2035 finnas viktiga regionala funktioner, en stor branschbredd och en betydande inpendling.

Stad

Stad 2035 med urban karaktär och ett varierat utbud av bostäder och arbetsplatser, samt en bredd inom bl.a. näringsliv, utbildning, vård, handel och kultur. En flerkärnig stadsstruktur erbjuder en variation av både större och mindre städer. Högklassig kollektivtrafik mellan städernas centrum. I de större städerna finns lokal kollektivtrafik.

Större tätort

Större tätort 2035 med en bredd av bostadstyper och upplåtelseformer samt arbetsplatser. Mycket god regional tillgänglighet genom högklassig kollektivtrafik. Viktiga för att bredda utbudet i den flerkärniga ortsstrukturen. Goda möjligheter att bredda bostadsutbudet samt utbudet inom bland annat näringsliv, service, handel och kultur.

Mindre tätort i starka kollektivtrafikstråk

Mindre tätort 2035 med bostäder och service. Ort som har goda möjligheter att utvecklas hållbart med utgångspunkt i en högklassig kollektivtrafik. Viktiga för att utveckla den finmaskiga flerkärniga ortsstrukturen.

Mindre tätort

Mindre tätort 2035. Attraktiva boendemiljöer med viss service på orten. Viktiga i den finmaskiga flerkärniga ortsstrukturen.

Landskapskaraktärer

Låglänt landskap

SkanörFalsterbo strandäng, Söderslätt, Lund och Helsingborgslätten samt Vombsjönsänkan.

Backlandskap

Södra mellanbygden, Sydsånska backlandskapet, Centrala mellanbygden samt Sydsånska skogsbeklädda backlandskapet.

Höglänt landskap

Romeleåsen samt Linderödsåsen.

Noder och stråk för kommunikation



Flygplats

Copenhagen Airport och Malmö Airport ges goda utvecklingsmöjligheter.



Viktig hamn

Copenhagen/Malmö Port och Trelleborgs hamn ges goda utvecklingsmöjligheter. Strategiska lägen för samlad logistikverksamhet.

Viktig vattenled



Station för höghastighetståg

Viktiga entréer till regionen. Stationer och stationsmiljöer med hög kvalitet.



Internationellt och nationellt viktiga stråk

Väg, järnväg eller metro av internationell, nationell och regional betydelse. Stråken knyter samman MalmöLundregionen med högklassig kollektivtrafik, kopplar regionen till omvärlden och är i de flesta fall även viktiga för godstransporter.



Regionalt viktiga stråk

Väg, järnväg och spårväg av regional betydelse. Högklassig kollektivtrafik knyter samman städer och tätorter i MalmöLundregionen.



Höghastighetståg - schematisk dragning

Om Strukturplan för MalmöLundregionen

Strukturplan för MalmöLundregionen är genom målbild, strategier, ställningstaganden och kartor ett verktyg för att gemensamt ta tag i regionens utmaningar och stärka en fortsatt positiv utveckling. Strukturplanen ska utgöra ett underlag för kommunernas översiktliga planering och i dialog med nationella och regionala aktörer. Strukturplanen har tagits fram i en gemensam process och har antagits av samtliga kommuner i MalmöLundregionen.

Övriga relevanta lokala styrdokument

Bostadsförsörjningsstrategi

De riktlinjer som presenteras i bostadsförsörjningsstrategin fungerar som ett stöd när nya detaljplaner tas fram, som underlag för diskussion i översiktsplanen gällande markanspråk och som underlag för beslut om åtgärder som rör bostadsfrågor i andra kommunala verksamheter. Bostadsförsörjningsstrategin anger riktningen för bostadsbyggandet och utveckling av bostadsbeståndet genom att redovisa matchningen mellan bostadsutbud och befolkningssammansättning.

När kommunen inledde arbetet med den fördjupade översiktsplanen (och även när den kommunövergripande översiktsplanen blev antagen 2018) gällde det bostadsförsörjningsprogram som antogs av kommunfullmäktige 2016 med 2025 som målfår. Riktlinjerna för bostadsbyggandet och utvecklingen av bostadsbeståndet i programmet fokuserade bland annat på en målsättning om 210 nya bostäder per år, utbyggnation genom hållbar förtätning och med fokus på kollektivtrafikhärla lägen samt utveckling av östra Eslöv. Vidare bedömdes en variation av bostadstyper och upplåtelseformer krävas för att befolkningsutvecklingen skulle vara balanserad och för att möta medborgarnas skiftande behov.

Riktlinjerna för bostadsförsörjning ska revideras en gång per mandatperiod och Eslövs kommun antog en ny bostadsförsörjningsstrategi under hösten 2021. I strategin vidhåller kommunen i stort ovan nämnda målsättningarna från föregående bostadsförsörjningsprogram. Målsättning om nya bostäder är dock reviderat från 210 till 200. Framöver syns därtill ett behov av att fokusera på småhus och bostadsrätter framför hyresrätter. Detta utifrån att majoriteten av nybyggnationen har varit hyresrätter under en längre period. Dessutom betonar strategin bland annat behovet av fler mellanboendeformer för äldre.

Såväl tidigare ställningstaganden som tillkommande fokus påverkar utformningen av den fördjupade översiktsplanen för östra Eslöv.

Eslövs miljömålsprogram

Syftet med Eslövs miljömålsprogram är att bidra till en ekologiskt hållbar utveckling och till att uppnå de 16 nationella miljömålen. Med hållbar utveckling menas här en utveckling som tillgodoser dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillgodose sina behov.

Miljömålsprogrammet bygger på fem fokusområden: Ekokommunen Eslöv, Energi och Klimat, Giftfritt, God vattenstatus och Planera hållbart. Till fokusområdet Planera hållbart finns delmålet ”Eslövs kommun ska planeras och byggas hållbart”. I miljömålsprogrammet nämns arbetet med den kommunövergripande översiktsplanen som en åtgärd för att nå delmålet. Även den fördjupade översiktsplanen för östra Eslöv med fokus på förtätning, bättre förutsättningar för

gående och cyklister samt att få mer grönska och en bättre vattenhantering bidrar till en hållbar planering och ett hållbart byggande i Eslöv.

Lokalförsörjningsplan

Planen är en gemensam planeringsförutsättning för kommunens olika nämnder och verksamheter som arbetar med lokalförsörjning. Planen ska visa vad, var och hur kommunen ska bygga sina lokaler. Vidare ska planen på både kort och lång sikt ge en bild av var det finns behov av nya lokaler, vilka lokaler som är i behov av större renoveringar och ombyggnader samt vilka lokaler som kan avyttras. I den fördjupade översiktsplanen lyfts framförallt frågor som rör lokaler för verksamhet som bedrivs av barn- och familjenämnden samt vård- och omsorgsnämnden. Det handlar både om att identifiera ytor för nya lokaler och att utveckla befintliga lokaler. Planen lyfter även frågan om behovet av mellanboendeformer för äldre.

Dagvatten och översvänningsplan för Eslövs kommun

Dagvatten- och översvänningsplanen är en del av Eslövs vatten, som är samarbetsprojekt mellan Eslövs kommun och VA SYD. Planen tar ett helhetsgrepp på hantering av nederbörd i såväl planering som genomförande för att minska risken för översvämningar, för att sjöar och vattendrag ska uppnå miljökvalitetsnormen god status samt för att grundvattnet inte ska påverkas negativt. Den ska också öka samsynen och ge en tydlig ansvarsfördelning mellan VA SYD och Eslövs kommun om hur dagvatten- och översvänningsfrågor ska hanteras.

Inom planområdet för den fördjupade översiktsplanen finns utmaningar gällande såväl dagvatten som skyfall. Förslag till lösningar för dagvatten- och skyfallshantering i den fördjupade översiktsplanen för östra Eslöv utgår från strategierna i dagvatten- och översvänningsplanen.

Energi- och klimatplan

Eslövs kommun har haft en rad av energi- och klimatplaner varav den senaste gällde för 2015–2020. En ny plan är under framtagande. Det övergripande målet är dock fortfarande detsamma, det vill säga att Eslöv är en Ekokommun och har som mål att bli fossilfri när det gäller uppvärmning, el och transporter.

Detta innebär att arbetet med att energieffektivisera byggnader och anläggningar måste fortsätta. Likaså behöver utvecklingsmöjligheterna för att lokalt producera förnyelsebar energi tas tillvara. När det gäller transporter behöver arbetet inriktas på minskat behov av transporter, effektivare transporter samt val av färdstätt och bränsle.

I den fördjupade översiktsplanen är det framförallt frågor som rör transporter som finns med. Men övriga områden är också omnämnda som viktiga att ta vidare i genomförandet av planen.

Kulturpolitiskt program för Eslövs kommun 2017–2025

Syftet med det kulturpolitiska programmet är att stärka kulturens roll i samhället och i kommunens utvecklingsarbete för att realisera visionen om att Eslöv ska vara Skånes bästa kommun att bo och verka i. Programmet är ett långsiktigt styrdokument som ska främja den hållbara samhällsutvecklingen genom stärkt demokrati och mångfald.

För perioden 2017–2025 finns fyra prioriterade utvecklingsområden med tillhörande utvecklingsinsatser. Även om inte utvecklingen av östra Eslöv nämns specifikt i programmet finns, särskilt inom utvecklingsområdena Nyskapande samt Samhällsbyggande och identitetskapande, delar som är värdefulla att ha med i arbetet, framförallt i genomförandefasen. Det handlar till exempel om att utveckla samarbeten mellan kommunen och den idéburna sektorn och att stärka kompetensen om och utveckla metoder för att integrera kultur i utformningen av offentliga rum och landskap.

Strategi för brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete i Eslövs kommun

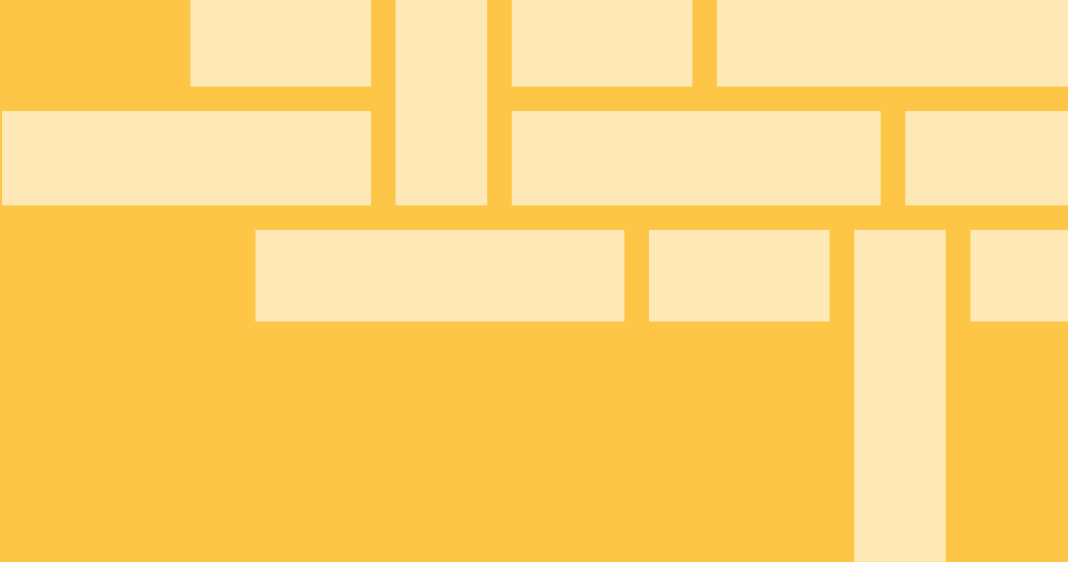
Trygghetsskapande arbete är prioriterat i Eslövs kommun. Som grund ligger Strategi för brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete i Eslövs kommun (från 2021), vilken anger inriktningen för kommunens brottsförebyggande och trygghetsskapande arbete.

En grundtanke är att arbetet ska genomsyra hela den kommunala organisationen. Strategin innehåller en genomgång av vilka frågor och områden olika delar av den kommunala verksamheten har ansvar för. För plan- och exploateringsfrågor står följande: ”Den fysiska utformningen av våra livsmiljöer har en stor inverkan på hur säkra och trygga vi känner oss. Planarbetet ska utgå från principerna i handboken BoTryggt2030. Handboken utgör en konkretisering av målen i Agenda2030 och innehåller riktlinjer, rutiner och konkreta checklistor med fokus på säkerhet och trygghet vid utformningen av livsmiljöer.”

I arbetet med den fördjupade översiktsplanen för östra Eslöv har riktlinjerna från BoTryggt2030 funnits med.

Illustration, tänkt att inspirera och väcka tankar om framtiden. Hur vill vi att östra Eslöv ska se ut om 100 år? Vilken stad är det som nästkommande generationer ska ta över? Vilka värden och kvaliteter vill vi bevara, skapa och utveckla?





Del 6 – **Konsekvens- beskrivning**

KONSEKVENSER

En översiktsplan pekar ut den långsiktiga riktningen för mark- och vattenanvändningen. De allmänna intressena står i fokus. Planen ska ge stöd i kommunala beslut och prioriteringar för att främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö.

En viktig del är att redogöra för de konsekvenser som översiktsplanen kan få på sikt. Konsekvenserna är dels beskrivna utifrån den miljökonsekvensbeskrivning som är framtagen, dels utifrån de övergripande målen från den kommunövergripande översiktsplanen samt planeringsstrategierna framtagna i arbetet med den fördjupade översiktsplanen för östra Eslöv.

Konsekvensbedömning är gjort med utgångspunkt i tre planalternativ:

- Huvudalternativ – Fördjupad översiktsplan för östra Eslöv
- Jämförelsealternativ – Samrådsförslag för fördjupad översiktsplan för östra Eslöv
- 0-alternativ – Översiktsplan Eslöv 2035

I miljökonsekvensbeskrivningen (på sidorna 15-19) finns en genomgång av de tre jämförelsealternativen.

MILJÖBEDÖMNING

Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas (6 kap 1 § MB). En myndighet eller kommun som upprättar en plan ska, om genomförandet av planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan (6 kap 3 § MB), göra en strategisk miljöbedömning samt upprätta en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt bestämmelserna i 6 kap 11-12 § miljöbalken.

MKB:n ingår i planhandlingarna för Fördjupad översiktsplan för östra Eslöv och utgör en del av beslutsunderlaget för den fortsatta planeringen. (Läs mer i bilagan: Fördjupad översiktsplan för Östra Eslöv, Eslövs kommun Miljökonsekvensbeskrivning.)

Betydande miljöpåverkan: (utifrån avgränsningssamråd med Länsstyrelsen)

- Hälsa och säkerhet
- Grön- och blå infrastruktur
- Klimat
- Kulturmiljö

Konsekvensbedömning

■ Positiva konsekvenser ■ Både positiva och negativa konsekvenser ■ Negativa konsekvenser

MKB (från avgränsningssamråd med Ist)			
Aspekter	Huvudalt.	Jämförelsealt.	O-Alt.
Hälsa och säkerhet			
Förorenad mark	■	■	■
Farligt gods	■	■	■
Buller	■	■	■
Miljöfarlig verksamhet	■	■	■
Grön- och blåstruktur			
Grönstruktur	■	■	■
Blåstruktur	■	■	■
Kulturmiljö			
Klimat			

Samlad bedömning - miljökonsekvensbeskrivning

Målet med genomförandet av planen är en utveckling av områdets gröna- och blå infrastruktur. En risk för negativa konsekvenser finns dock, då det saknas en tydlig redovisning av blå- och grönstråk som kan säkerställa funktionella och reglerande ekosystemtjänster, samt då ett större befintligt grönområde tas i anspråk för bebyggelse i nordost. Med kommande utredningar bedöms dock risken för negativa konsekvenser som liten och möjligheten finns i stället att planförslaget medför positiva konsekvenser.

Med genomförandet av planen kan negativa konsekvenser på hälsa och miljö uppstå för miljöaspekterna Buller, Farligt gods och Miljöfarlig verksamhet. Det med koppling till nyttillkommen bebyggelse samt den omfördelning av trafik som genomförandet av planen medför. Med anpassningar utifrån kommande utredningar bedöms planförslaget kunna bidra till positiva konsekvenser.

Genomförandet av planen kommer att medföra positiva konsekvenser för miljöaspekten Förorenad mark, då det kommer att finnas behov av sanering inom området för att möjliggöra bostadsbebyggelse. Samma gäller även för miljöaspekten Klimatpåverkan, då planförslaget möjliggör bostadsbebyggelse i ett pendlingsnära läge med energieffektiva åtgärder utifrån ett livscykelperspektiv.

Planen bedöms medföra positiva konsekvenser för miljöaspekten Kulturmiljö.

Riksintresseområdet för kulturmiljö tillvaratas genom att riktlinjer för planering, och principer för gestaltning av bebyggelse och kvartersstruktur som föreslås i planen följs. Det behövs vidare utredning av dagvatten behövs för att säkerställa att inte negativa konsekvenser uppstår inom Natura 2000-område Abullahagen samt Riksintresseområde för naturmiljö.

Vidare utredningar behövs för att säkerställa att miljö kvalitetsnormen för Bråån inte riskerar att försämrats. Miljö kvalitetsnormer för luft och buller bedöms inte påverkas negativt.

Planen bedöms gynna samtliga utpekade miljö mål.

Avstämning mot nationella och globala miljö mål

Miljö målbedömning		
Gynnas	Varken gynnas eller missgynnas	Missgynnas

Tabell 3. Huvudalternativets, jämförelsealternativet och nollalternativets bidrag till uppfyllandet av de nationella miljö målen

Miljö mål	Huvudalternativ	Jämförelsealternativ	Nollalternativ
1. Begränsad klimatpåverkan 	Livscykelperspektiv. Planen möjliggör för hållbara transporter, effektiv energianvändning och resursnyttjande.	Planen möjliggör för hållbara transporter, effektiv energianvändning och resursnyttjande.	Ej samordnat kring transporter, energianvändning och resursnyttjande.
2. Risk luft 	Om fördelning av tunga transporter, utvecklad grön infrastruktur, flytt av verksamheter och alternativ transportanvändning.	Om fördelning av tunga transporter, utvecklad grön infrastruktur, flytt av verksamheter och alternativ transportanvändning.	Tunga transporter och mycket trafik. Kvarvarande verksamheter.
3. Öka naturlig försurning 	Om fördelning av tunga transporter, flytt av verksamheter och alternativ transportanvändning.	Om fördelning av tunga transporter, flytt av verksamheter och alternativ transportanvändning.	Tunga transporter och mycket trafik. Kvarvarande verksamheter.
4. Giftfri miljö 	Kartläggning och vid behov sanering av markföroreningar.	Kartläggning och vid behov sanering av markföroreningar.	Kartläggning och vid behov sanering av markföroreningar. En mindre yta än i huvud- och jämförelsealternativet kommer dock att saneras.
5. Skyddande ozonskikt 	Livscykelperspektiv. Avfallshantering, effektiv energianvändning och resursanvändning.	Avfallshantering, effektiv energianvändning och resursanvändning.	Ej samordnad avfalls- och resurshantering vid nybyggnation samt energianvändning.
6. Ingen övergödning 	Utvecklad dagvattenhantering. Hälhetsyn. Dagvatten- och klimatutredning.	Utvecklad dagvattenhantering. Förutsätter en hälhetsyn.	Delvis utvecklad dagvattenhantering. Hälhetsyn saknas.
7. Levande sjöar och vattendrag 	Utvecklad dagvattenhantering. Hälhetsyn. Dagvatten- och klimatutredning.	Utvecklad dagvattenhantering. Förutsätter en hälhetsyn.	Delvis utvecklad dagvattenhantering. Hälhetsyn saknas.
11. Myllrande våtmarker 	Öppen dagvattenhantering med utpekade dammar i hela området. Dagvatten- och klimatutredning.	Öppen dagvattenhantering med utpekade dammar i delar av området. Ej heltäckande.	Delvis utvecklad dagvattenhantering. Ej öppna dagvattensystem.
15. God bebyggd miljö 	Förbättrad stadsmiljö med grön infrastruktur och dagvattenhantering. Utvecklade kommunikationer och rekreationsstråk. Risk för påverkan på kulturmiljö. Hälhetsyn av dagvattenhantering behövs.	Förbättrad stadsmiljö med grön infrastruktur. Utvecklade kommunikationer och rekreationsstråk. Risk för påverkan på kulturmiljö. Hälhetsyn av dagvattenhantering behövs.	Hälhetsgrepp saknas kring klimatpåverkan, dagvattenhantering och kulturmiljö.
16. Ett rikt växt- och djurliv 	Utvecklad grön infrastruktur, men oklart kring hälhetsbehov. Jordbruksmark byggs bort. Vidare utredning av natur ska göras.	Utvecklad grön infrastruktur, men oklart kring hälhetsbehov. Jordbruksmark byggs bort.	Utvecklad grön infrastruktur, men hälhetsbild saknas. Jordbruksmark kvarstår.

ÖVERSIKTSPLAN ESLÖV 2035

I översiktsplan Eslöv 2035 presenteras tre målbilder för kommunens utveckling de kommande 15 åren:

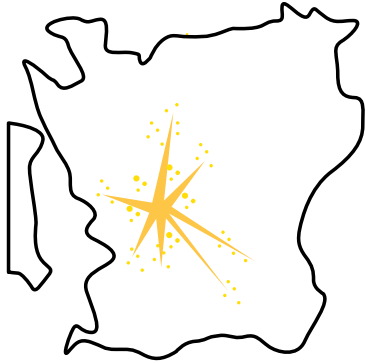
- Regional stjärna
- Hållbara lägen
- Lätt att leva livet

De grundar sig på de styrkor, utmaningar och den omvärld som Eslövs kommun har och står inför. Staden, byarna och landsbygden ska tillgodose behov för dem som lever idag utan att äventyra behoven för framtidens invånare. (Läs mer om de övergripande målen på sidan 140.)

Konsekvensbedömning

■ Gynnas ■ Varken gynnas eller missgynnas ■ Missgynnas

Övergripande mål från ÖP			
Aspekter	Huvudalt.	Jämförelsealt.	O-Alt.
Regional stjärna			
Eslövs del i regionen	■	■	■
Identitet och profil	■	■	■
Småstad och landsbygd	■	■	■
Infrastruktur och kommunikationer	■	■	■
Självkänedom och bilden utifrån	■	■	■
Hållbara lägen			
Samband inom kommunen mellan byarna/staden/landsbygden	■	■	■
Byarna/stadens/landsbygdens unika värde	■	■	■
Samhälle, sammanhållning, samband	■	■	■
Cykel, kollektivtrafik, social hållbarhet	■	■	■
Lätt att leva livet			
Stadsdel - kvarter - by	■	■	■
Hållbara livsmiljöer i byn/staden/landsbygden	■	■	■
Boendemiljön, gatan, torget, mötesplatser	■	■	■
Barn, äldre, företagen, livspussel, föreningsliv, social samhörighet, tillgänglighet	■	■	■



Utgångspunkter för bedömningen:

Regional stjärna

Huvudalternativ:

En ny central stadsdel sätter Eslöv på kartan och profilerar kommunen. Samtidigt värnar planen befintliga värden och det platsspecifika som gör Eslöv till Eslöv. Nyttillskott i stadsbilden i form av bostäder, parker och kontor tillsammans med befintliga byggnader, funktioner och kulturhistoriska viktiga miljöer och strukturer skapar ett östra Eslöv som både bidrar till stärka Eslöv och Mittskåne. Genom att planera i ett centralt läge finns en närhet till kommunikationer som tåg och buss vilka knyter samman Eslöv med resten av Skåne.

En utveckling av östra Eslöv missgynnar inte en utveckling av övriga kommunen, men det finns heller ingen garanti för att det stärker den omgivande landsbygden.

Jämförelsealternativ:

En ny central stadsdel sätter Eslöv på kartan och profilerar kommunen. Samtidigt värnar planen befintliga värden och det platsspecifika som gör Eslöv till Eslöv. Nyttillskott i stadsbilden i form av bostäder, parker och kontor tillsammans med befintliga byggnader och funktioner skapar ett östra Eslöv som både bidrar till stärka Eslöv och Mittskåne. Dock finns en risk att läsbarheten gällande platsens kulturhistoria och tidigare användning inte blir tydlig vid en stor exploatering. Genom att planera i ett centralt läge finns en närhet till kommunikationer vilka tåg och buss som knyter samman Eslöv med resten av Skåne.

En utveckling av östra Eslöv missgynnar inte en utveckling av övriga kommunen, men det finns heller ingen garanti för att det stärker den omgivande landsbygden.

O-alternativ:

En stadsutveckling av östra Eslöv med nya bostäder och funktioner kan bidra till att stärka Eslöv i såväl ett lokalt som i ett regionalt perspektiv. Men eftersom grundstrukturen fortfarande är densamma som tidigare och områdets struktur domineras av de verksamheter som finns i området idag blir det inte en förändring som sätter Eslöv på kartan och visar hur det är möjligt för en tätort av Eslövs storlek och med Eslövs historia att skapa nya och attraktiva stadsmiljöer samtidigt som stadens karaktär finns kvar. Genom att planera i ett centralt läge finns en närhet till kommunikationer som tåg och buss vilka knyter samman Eslöv med resten av Skåne.

En utveckling av östra Eslöv missgynnar inte en utveckling av övriga kommunen, men det finns heller ingen garanti för att det stärker den omgivande landsbygden.

Hållbara lägen

Huvudalternativ:

En utveckling av östra Eslöv bidrar till att stärka tätortens attraktivitet och kvaliteter. Fler bostäder och nya verksamheter skapar en stadsdel med liv och rörelse och det ökar även underlaget för centrumfunktionerna på den västra sidan av järnvägen. I östra Eslöv skapas nya mötesplatser och stadsrum genom exempelvis parker och stadsgator. Öppna och sammanhållna dagvatten- och skyfallslösningar bidrar både till att förbättra vattenhanteringen och till göra stadsmiljön vacker. Det finns en medvetenhet om de kulturhistoriska viktiga miljöerna i området och de ligger till viss del till grund för utformningen av stadsdelen. Flera av de funktioner som idag finns i området riktar sig till barn och unga samt föreningar, utvecklingen av Idrottsparken ger en kvalitativ samlingsplats för skola och fritidsaktiviteter.

Med en ny struktur och hierarki för vägar och transporter blir stadsrummet tryggt och attraktivt framförallt för de som rör sig till fots eller med cykel. Men även för tunga transporter, exempelvis leveranser till och från de företag som finns i området, finns en tydlighet i gatustrukturen. Genomfartstrafiken genom Eslövs centrum blir lägre jämfört med idag. En ny förbindelse över järnvägen för gång och cykel bidrar till att koppla samman Eslöv. En stadsutveckling och förtätning i centrala Eslöv skapar goda förutsättningar för resor med kollektivtrafik (både tåg och buss) samt cykel och till fots.

Jämförelsealternativ:

En utveckling av östra Eslöv bidrar till att stärka tätortens attraktivitet och kvaliteter. Fler bostäder och nya verksamheter skapar en stadsdel med liv och rörelse och det ökar även underlaget för centrumfunktionerna på den västra sidan av järnvägen. I östra Eslöv skapas nya mötesplatser och stadsrum genom exempelvis parker och stadsgator. Dock finns en risk att läsbarheten gällande platsens kulturhistoria och tidigare användning inte blir tydlig vid en stor exploatering. Öppna dagvatten- och skyfallslösningar bidrar både till att förbättra vattenhanteringen och till göra stadsmiljön vacker, även om det fortsatt finns behov av att koppla samman de gröna respektive de blå strukturerna. Flera av de funktioner som idag finns i området riktar sig till barn och unga samt föreningar, utvecklingen av Idrottsparken ger en kvalitativ samlingsplats för skola och fritidsaktiviteter.

Med en ny struktur och hierarki för vägar och transporter blir stadsrummet tryggt och attraktivt framförallt för de som rör sig till fots eller med cykel. Men även för tunga transporter, exempelvis leveranser till och från de företag som finns i området, finns en tydlighet i gatustrukturen. Genomfartstrafiken genom Eslövs centrum blir lägre jämfört med idag. En ny förbindelse över järnvägen för gång och cykel bidrar till att koppla samman Eslöv. En stadsutveckling och förtätning i centrala Eslöv skapar goda förutsättningar för resor med kollektivtrafik (både tåg och buss) samt cykel och till fots.



O-alternativ:

En utveckling av östra Eslöv bidrar till att stärka tätortens attraktivitet och kvaliteter. Framförallt fler bostäder bidrar till en ökad aktivitet med liv och rörelse, vilket också kan öka underlaget för centrumfunktionerna på den västra sidan av järnvägen. Det finns förutsättningar för att skapa nya mötesplatser i östra Eslöv exempelvis genom att höja kvaliteten på de grönytor som finns, men det finns inte utrymme för att öka ytorna och skapa fler grönområden. I och med exploateringen finns en risk att läsbarheten gällande platsens kulturhistoria och tidigare användning (på samma sätt som den är idag) även fortsatt är otydlig. Öppna dagvatten- och skyfallslösningar kan bidra till att förbättra vattenhanteringen och till göra stadsmiljön vacker, men liksom för den gröna strukturen, finns en risk att ytorna för vattenhantering inte räcker till. Det finns även ett behov av att koppla samman de gröna respektive de blå strukturerna.

Flera av de funktioner som idag finns i området riktar sig till barn och unga samt föreningar. Genom en stadsomvandlingsprocess finns möjlighet att dessa blir mer attraktiva och även att dessa målpunkter blir tryggare och lättare att ta sig till jämför med idag för gående och cyklister. Men de övergripande strukturerna i området är fortfarande desamma med tunga transporter och ett stort flöde av genomfartstrafik (framförallt längs Östergatan/Ringsjövägen).

En stadsutveckling och förtätning i centrala Eslöv skapar goda förutsättningar för resor med kollektivtrafik (både tåg och buss) samt cykel och till fots. En ny förbindelse över järnvägen för gång och cykel bidrar till att koppla samman Eslöv.



Lätt att leva livet

Huvudalternativ:

En stadsomvandling i östra Eslöv bidrar till nya bostäder och livsmiljöer. En stor del av bostäderna får en central placering i staden med närhet till centrumfunktioner, kollektivtrafik och samhällsservice som till exempel skola och vård. I östra Eslöv skapas nya mötesplatser och stadsrum genom exempelvis parker, torg och stadsgator. En ny hierarki för gator och stadsrum samlar rörelser till levande och trygga stråk (t.ex. längs Östergatan och Ringsjövägen mellan Stora torg och Flygstaden). Samtidigt är det möjligt att skapa lugna bakgator. Detta resulterar i fler livsmiljöer för människor och det blir lättare både att mötas och att dra sig undan.

Flera av de funktioner som idag finns i området riktar sig till barn och unga samt föreningar, utvecklingen av Idrottsparken ger en kvalitativ samlingsplats för skola och fritidsaktiviteter. En viktig del i utvecklingen av Idrottsparken är att föreningslivet deltar i arbetet så att deras perspektiv och behov finns med under hela processen. Även äldre är en prioriterad grupp i utvecklingen av parker och offentliga rum i östra Eslöv. Genom en stadsomvandling med en ny struktur för transportinfrastrukturen blir målpunkterna i planområdet tryggare och lättare att ta sig till jämfört med idag för gående och cyklister.

Utvecklingen av östra Eslöv innehåller många hållbarhetsaspekter. Det handlar bland annat om att (jämfört med dagsläget) minska bilburna transporter, få en mer välfungerade dagvatten- och skyfallshantering, skapa en sammanhållen grönstruktur samt öka andelen grönytor och förbättra kvaliteten på befintliga grönytor, att skapa mötesplatser och att involvera de som bor och nyttjar området i utvecklingsarbetet. Dessutom är livscykelperspektivet inkluderat som en planeringsprincip att utgå från i alla processer från översikts- och detaljplanering till exploatering.

Inom området kommer det att finnas både verksamheter och bostäder vilket medför en risk för konflikter mellan de två funktionerna. Eftersom exploateringen av nya bostäder kommer att ske utifrån ett tydligt stråk med Kvarngatan och Östergatan/Ringsjövägen som ryggrad och att det även blir en ny struktur för godstransporter finns en större möjlighet att undvika dessa konflikter än i nuläget.

Jämförelsealternativ:

En stadsomvandling i östra Eslöv bidrar till nya bostäder och livsmiljöer. En stor del av bostäderna får en central placering i staden med närhet till centrumfunktioner, kollektivtrafik och samhällsservice som till exempel skola och vård. I östra Eslöv skapas nya mötesplatser och stadsrum genom exempelvis parker, torg och stadsgator. En ny hierarki för gator och stadsrum samlar rörelser till levande och trygga stråk (t.ex. längs Östergatan och Ringsjövägen mellan Stora torg och Flygstaden). Samtidigt är det möjligt att skapa lugna bakgator. Detta resulterar i fler livsmiljöer för människor och det blir lättare både att mötas och att dra sig undan.

Flera av de funktioner som idag finns i området riktar sig till barn och unga samt föreningar, utvecklingen av Idrottsparken ger en kvalitativ samlingsplats för skola och fritidsaktiviteter. En viktig del i utvecklingen av Idrottsparken är att föreningslivet deltar i arbetet så att deras perspektiv och behov finns med under hela processen. Genom en stadsomvandling med en ny struktur för transportinfrastrukturen blir målpunkterna i planområdet tryggare och lättare att ta sig till jämför med idag för gående och cyklister.

Utvecklingen av östra Eslöv innehåller många hållbarhetsaspekter. Det handlar bland annat om att (jämfört med dagsläget) minska bilburna transporter, få en mer välfungerade dagvatten- och skyfalls-hantering, öka andelen grönytor och förbättra kvaliteten på befintliga grönytor, att skapa mötesplatser och att involvera de som bor och nyttjar området i utvecklingsarbetet.

Inom området kommer det att finnas både verksamheter och bostäder vilket medför en risk för konflikter mellan de två funktionerna. Eftersom exploateringen av nya bostäder kommer att ske utifrån ett tydligt stråk med Kvarngatan och Östergatan/Ringsjövägen som ryggrad och att det även blir en ny struktur för godstransporter finns en större möjlighet att undvika dessa konflikter än i nuläget.

O-alternativ:

En stadsomvandling i östra Eslöv bidrar till nya bostäder och livsmiljöer. En stor del av bostäderna får en central placering i staden med närhet till centrumfunktioner, kollektivtrafik och samhällsservice som till exempel skola och vård.

Flera av de funktioner som idag finns i området riktar sig till barn och unga samt föreningar. Genom en stadsomvandlingsprocess finns möjlighet att dessa blir mer attraktiva och även att dessa målpunkter blir tryggare och lättare att ta sig till jämför med idag för gående och cyklister. Men eftersom platsen har en övergripande struktur och är utformat för att passa ytkrävande och transportalstrande verksamheter kan det vara svårt att koppla samman områdets olika funktioner. Detta gör det i sin tur svårt att skapa ett stadsliv med hög aktivitet och mötesplatser som exempelvis stadsgator och torgbildningar.

I området kommer det att finnas både verksamheter och bostäder. Eftersom nya bostäder tillkommer utspritt i planområdet och många av de idag befintliga verksamheterna kommer att finnas kvar, finns en risk för att konflikter mellan de två funktionerna kommer att uppstå på många platser.

PLANERINGSPRINCIPER

Den fördjupade översiktsplanen för östra Eslöv innehåller nio planeringsprinciper. De visar vilka övergripande utgångspunkter som planeringen av östra Eslöv ska ta avstamp i. (Läs mer på sidan 21.)

För att kunna göra en bedömning av hur de tre planalternativen uppfyller planeringsprinciperna har de blivit omformulerade som mål. Eftersom ambitionen med principerna är att tydliggöra vilka frågor som kommunen och exploatörer behöver hantera i planerings- och exploateringsprocesser finns principer som den fördjupade översiktsplanen inte behandlar mer än översiktligt.

Konsekvensbedömning

■ Uppnås ■ Uppnås delvis ■ Uppnås inte

Mål utifrån planeringsstrategier			
Aspekter	Huvudalt.	Jämförelsealt.	O-Alt.
Utvecklingen ska vara samlad i områden och stråk.	■	■	■
Östergatan/Ringsjövägen ska vara områdets ryggrad och händelser ska kopplas dit.	■	■	■
Det ska finnas förutsättningar för både verksamheter och bostäder, blandstad är ett viktigt ledord.	■	■	■
Den befintliga bebyggelsen ska kompletteras med olika sorters bostäder.	■	■	■
Brokigheten inom området ska bevaras och element från tidigare markanvändning ska behållas.	■	■	■
Stadsrummet ska vara tydligt och mer attraktivt för fotgängare och cyklister.	■	■	■
Smitvägar och gena kopplingar ska vara en grund för en finmaskig struktur i området.	■	■	■
Grönska och vattenhantering ska lyftas och bidra till att skapa stadskvalitet.	■	■	■
Livscykelperspektivet och resurshushållning ska genomsyra alla faser av utvecklingen i östra Eslöv. Detta gäller såväl materialval för byggnader och anläggningar som lösningar för energi, avfall, vatten och avlopp.	■	■	■

Motivering till bedömning

Mål utifrån planeringsstrategier			
Aspekter	Huvudalt.	Jämförelsealt.	O-Alt.
Utvecklingen ska vara samlad i områden och stråk.	Huvudalternativet har tydligt utpekade områden och stråk (fem områden och tre stråk).	Jämförelsealternativet har tydligt utpekade områden och stråk (fem områden och tre stråk).	Det finns ingen områdesindelning av planområdet.
Östergatan/Ringsjövägen ska vara områdets ryggrad och händelser ska kopplas dit.	Strukturen i huvudalternativet utgår från denna princip.	Strukturen i jämförelsealternativet utgår från denna princip.	Ingen övergripande struktur är utpekad för området.
Det ska finnas förutsättningar för både verksamheter och bostäder, blandstad är ett viktigt ledord.	Huvudalternativet betonar vikten av att det finns både verksamheter och bostäder. Idéen är att det i vissa av områdena ska vara blandade funktioner medan andra i huvudsak består av antingen bostäder, verksamheter eller samhällsfunktioner. Dock finns det delområden där det finns en risk för att det ska uppstå konflikter mellan dessa. Det finns även verksamheter som har en stor omgivningsspåverkan, vilka kan påverka utvecklingen av östra Eslöv. I planhandlingen finns en genomgång av dagens förutsättningar gällande miljöfarliga verksamheter och led för farligt gods, men bilden behöver bli kompletterad med bl.a. information verksamheter som har leveranser med farligt gods.	Jämförelsealternativet betonar vikten av att det finns både verksamheter och bostäder. Idéen är att det i vissa av områdena ska vara blandade funktioner medan andra i huvudsak består av antingen bostäder, verksamheter eller samhällsfunktioner. Dock finns det delområden där det finns en risk för att det ska uppstå konflikter mellan dessa. Det finns även verksamheter som har en stor omgivningsspåverkan, vilka kan påverka utvecklingen av östra Eslöv. Det saknas en nulägesbild där dagens förutsättningar är tydliga.	Översiktsplanen betonar vikten av att det finns både verksamheter och bostäder. Detta medför dock att det finns en risk för att det ska uppstå konflikter mellan dessa. Det finns även verksamheter som har en stor omgivningsspåverkan, vilka kan påverka utvecklingen av östra Eslöv.
Den befintliga bebyggelsen ska kompletteras med olika sorters bostäder.	Huvudalternativet inkluderar totalt 2550 tillkommande bostäder (varav 1600 till år 2035). Till antalet kommer flest att vara flerbostadshus, men även småhus som villor, radshus och kedjehus kommer att tillkomma.	Jämförelsealternativet inkluderar totalt 3000 tillkommande bostäder (varav 1600 till 2035). Flerbostadshus kommer att vara det dominerande tillskottet, men även småhus som villor, radshus och kedjehus kommer att tillkomma.	Översiktsplanen pekar ut totalt 1600 tillkommande bostäder till (2035) inom planområdet. Flerbostadshus kommer att vara den dominerande bostadstypen. Även småhus som radhus och kedjehus kan tillkomma.
Brokigheten inom området ska bevaras och element från tidigare markanvändning ska behållas.	De västra delarna av planområdet ingår i riksintresse för kulturmiljövård. I huvudalternativet finns beskrivit hur kommunen avser att arbeta med kulturmiljön både gällande struktur/funktion och enskilda byggnader. Alternativet lägger också vikt på att beskriva skillnader mellan östra och västra Eslöv.	De västra delarna av planområdet ingår i riksintresse för kulturmiljövård. I jämförelsealternativet finns beskrivet hur element och byggnader ska bevaras alternativt utvecklas. Alternativet lägger också vikt på att beskriva skillnader mellan östra och västra Eslöv, men det finns inte någon tydlig helhetsbild för arbetet.	Översiktsplanen betonar av särskild hänsyn till riksintresset för kulturmiljö vid en stadsomvandling av östra Eslöv. Riksintressets uttryck finns beskrivet och det finns även allmänna beskrivningar (i form av utvecklingsstrategier) för hur kommunen ska arbeta med kulturmiljöfrågan. Men det finns inga specifika beskrivningar för utvecklingen av planområdet.

Mål utifrån planeringsstrategier			
Aspekter	Huvudalt.	Jämförelsealt.	O-Alt.
Stadsrummet ska vara tydligt och mer attraktivt för fotgängare och cyklister.	Huvudalternativet ger en ny struktur och hierarki för vägar och transporter för att göra stadsrummet tryggt och attraktivt framförallt för de som rör sig till fots eller med cykel. Men även för tunga transporter som exempelvis leveranser till och från de företag som finns i området finns en tydlighet i gatustrukturen. Genomfartstrafiken genom Eslövs centrum blir lägre jämfört med idag. En ny förbindelse över järnvägen för gång och cykel bidrar till att koppla samman Eslöv. En stadsutveckling och förtätning i centrala Eslöv skapar goda förutsättningar för resor med kollektivtrafik (både tåg och buss) samt cykel och till fots.	Jämförelsealternativet ger en ny struktur och hierarki för vägar och transporter för att göra stadsrummet tryggt och attraktivt framförallt för de som rör sig till fots eller med cykel. Men även för tunga transporter som exempelvis leveranser till och från de företag som finns i området finns en tydlighet i gatustrukturen. Genomfartstrafiken genom Eslövs centrum blir lägre jämfört med idag. En ny förbindelse över järnvägen för gång och cykel bidrar till att koppla samman Eslöv. En stadsutveckling och förtätning i centrala Eslöv skapar goda förutsättningar för resor med kollektivtrafik (både tåg och buss) samt cykel och till fots.	En stadsutveckling och förtätning i östra Eslöv skapar goda förutsättningar för resor med kollektivtrafik (både tåg och buss) samt cykel och till fots. En ny förbindelse över järnvägen för gång och cykel bidrar till att koppla samman Eslöv. Genom en stadsomvandlingsprocess i östra Eslöv finns möjlighet att blir tryggt och enkelt att ta sig till målpunkter i området för gående och cyklister. Men de övergripande strukturerna i området är fortfarande desamma med tunga transporter och ett stort flöde av genomfartstrafik (framförallt längs Östergatan/Ringsjövägen).
Smitvägar och gena kopplingar ska vara en grund för en finmaskig struktur i området.	Vikten av att skapa en rumslighet genom smitvägar och en finmaskig struktur av cykelvägar är genomgående i huvudförslaget. Detta gäller för alla trafikslag, men framförallt gående och cyklister. Kopplingar för såväl gående och cyklister som biltrafik finns utpekade i huvudförslaget.	En viktig utgångspunkt i jämförelsealternativet är att skapa en rumslighet som bidrar till rörelse och folkliv. Detta gäller för alla trafikslag, men framförallt gående och cyklister. En del av dessa smitvägar och kopplingar finns utpekade i jämförelsealternativet, men endast på en övergripande nivå.	På en övergripande nivå behandlar översiktsplanen temat hållbara transporter, men det finns ingen beskrivning av hur detta ska bli utformat i östra Eslöv.
Grönska och vattenhantering ska lyftas och bidra till att skapa stadskvalitet.	I huvudalternativet är grön- och blåstruktur en grund för utformningen av östra Eslöv. Ett flertal parker och grönytor tillkommer i planområdet och de gröna strukturerna utgör en sammanhållen struktur. Ytor är avsatta för vattenhantering. Öppna och sammanhållna dagvatten- och skyfallslösningar bidrar både till att förbättra vattenhanteringen och till göra stadsmiljön vacker.	I jämförelsealternativet är grön- och blåstruktur en grund för utformningen av östra Eslöv. Flertalet parker i planområdet och öppna och sammanhållna dagvatten- och skyfallslösningar bidrar både till att förbättra vattenhanteringen och till göra stadsmiljön vacker. Det finns dock ett fortsatt behov av att koppla samman de gröna respektive de blå strukturerna.	Översiktsplanen betonar vikten av att arbeta med att öka grönskan och förbättra vattenhanteringen i planområdet. På en övergripande nivå finns viktiga gröna länkar och ytor och rinnvägar för vattenhantering utpekade. Öppna dagvatten- och skyfallslösningar kan bidra att förbättra vattenhanteringen och till göra stadsmiljön vacker, men liksom för den gröna strukturen, finns en risk att ytorna för vattenhantering inte räcker till. Det finns även ett behov av att koppla samman de gröna respektive de blå strukturerna.
Livscykelperspektivet och resurshushållning ska genomsyra alla faser av utvecklingen i östra Eslöv. Detta gäller såväl materialval för byggnader och anläggningar som lösningar för energi, avfall, vatten och avlopp.	Livscykelperspektiv och resurshushållning finns med som en viktig del i genomförandefasen med beskrivningar både av faktorer som är viktiga att arbeta med och förslag på möjliga lösningar. Dock finns inga tydliga riktlinjer för den kommande planeringen.	Jämförelsealternativet har hållbarhet som ett övergripande mål och perspektivet återkommer i på flera olika sätt som t.ex. struktur för transportinfrastruktur, bostadsutveckling och utformning av mötesplatser. Vikten av ett livscykelperspektiv i genomförandefasen finns, men inget utvecklat resonemang om vad ett sådant kan innehålla.	Översiktsplanen har hållbarhet som ett övergripande mål och perspektivet återkommer i flera olika temaavsnitt t.ex. energiförsörjning, transportinfrastruktur och bostadsutveckling, men perspektiven livscykelperspektiv och resurshushållning gällande materialval för byggnader och anläggningar som lösningar för energi, avfall, vatten och avlopp saknas.



Del 7 – Länsstyrelsens granskningsyttrande

Här redovisar Länsstyrelsen sina synpunkter på planhandlingen under granskningsskedet. Detta yttrande ska läsas tillsammans med översiktsplanen.

Hur kommunen har bemött Länsstyrelsens synpunkter går att läsa i det *Särskilda utlåtandet*.

Eslövs kommun

kommunledningskontoret@eslov.se

Granskningsyttrande över *Fördjupad översiktsplan för östra Eslöv*, Eslövs kommun

Er beteckning: KS.2020.0206

Detta granskningsyttrande ersätter yttrande daterat 2021-10-22 (dnr 401-29908-2021).

Redogörelse av ärendet

Eslövs kommun har enligt 3 kap. 18 a § plan- och bygglagen (PBL) begärt ett reviderat granskningsyttrande för *Fördjupad översiktsplan för östra Eslöv*, Eslövs kommun. Fortsatt hänvisad till som FÖP:en.

De större revideringar som kommunen gjort, som föranleder deras begäran om reviderat granskningsyttrande, berör avsnitten om *Miljöfarliga verksamheter och led för farligt gods* samt *Kulturmiljö*.

Planförslaget innebär en omvandling och förtätning av de östra delarna av Eslövs tätort. Av FÖP:en framgår att det idag bor ca 2100 personer inom området och finns drygt 235 företag. FÖP:ens tidshorisont är angiven till år 2035. Kommunen anger att planförslaget möjliggör för sammanlagt ca 2550 nya bostäder i området, fördelat på 1600 bostäder till år 2035 och resterande 950 bostäder efter år 2035.

Aktuella lagrum

Länsstyrelsens ska enligt 3 kap. 18 a § PBL på kommunens begäran tillhandahålla ett reviderat granskningsyttrande enligt 16 §, om

- kommunen ändrar planförslaget efter granskningstiden utan att en ny granskning enligt 18 § äger rum, och
- länsstyrelsens yttrande till följd av ändringen helt eller delvis inte längre är relevant.

Under granskningstiden ska länsstyrelsen enligt 3 kap.16 § PBL avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Av yttrandet ska det framgå om:

- Förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken (MB)förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm (MKN) enligt 5. kap MB inte följs,
- redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är förenlig med 7 kap. 18 e § första stycket MB (strandskyddsområde),
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
- en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion

Detta granskningsyttrande ska i enlighet med bestämmelserna i PBL redovisas tillsammans med den antagna översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit översiktsplanen i en viss del, ska detta anmärkas i översiktsplanen.

Länsstyrelsens samlade bedömning

Länsstyrelsen förstår kommunens motiv till att utveckla östra Eslöv och är positiv till kommunens ambitioner att bl.a. skapa hög nåbarhet för gång- och cykeltrafik. Som framgår av FÖP:en är det dock inte oproblemiskt att planera för bostäder och verksamheter inom samma område. Länsstyrelsen konstaterar att en av kommunens utmaningar är att beskriva och konsekvensbeskriva så kallade övergångsskeden i planeringen liksom de trösklar som finns vid ett genomförande. Länsstyrelsen saknar i FÖP:en analys, bedömning och vägledning av vilka delar av planförslaget som är möjliga att genomföra utifrån dagens förutsättningar. Länsstyrelsen konstaterar också att det av MKB:n framgår att (s 31) *"Genomförandet av huvudalternativet innebär en blandning av verksamheter och bostadsbebyggelse, vilket sannolikt inte är förenligt med gällande krav utifrån hälsa och säkerhet. Risk finns därmed för att genomförandet av planen kan påverkas"*. Länsstyrelsen menar vidare att flertalet av de frågor som tjänat på att hanteras inom ramen för FÖP:en istället skjuts till det så kallade genomförandeprojektet.

Länsstyrelsen förutsätter att kommunen kommer att anpassa sin planering till de eventuella nya planeringsförutsättningarna som en lokalisering av ny stambana i nära anslutning planområdet innebär.

Länsstyrelsens övergripande ställningstaganden avseende skyldighet att lämna synpunkter enligt 3 kap.16 § PBL anges här i punktform.

- Så länge som verksamheter med de befintliga ammoniakanläggningarna inom och utanför planområdet finns på plats med nuvarande utformning, är det inte lämpligt att

bygga fler bostäder inom planområdet i den omfattning som föreslås i FÖP:en.

- Frågan om risker relaterat till de miljöfarliga verksamheterna som berör området kvarstår att följa upp i efterföljande prövningar.
- Länsstyrelsen kan utifrån FÖP:en inte utesluta påtaglig skada på *riksintresse för kulturmiljövården Eslöv [M 182]* eftersom det finns flera avvägningar som kvarstår till efterföljande planering. Detta gäller främst exploatering i områdena *Järnvägsstaden* och *Bruksstaden*.
- Länsstyrelsen saknar tillräckligt underlag för att göra en bedömning av om genomförandet av FÖP:en tillgodoser riksintresse för *Södra stambanan*. Frågan kvarstår därför till kommande prövningar. Detta gäller särskilt för området *Järnvägsstaden* men även *Bruksstaden*.
- Frågor gällande transport av farligt gods, buller och markföroreningar kvarstår att hantera i efterföljande detaljplaneläggning.
- Frågan om miljö kvalitetsnormer för vatten innehålls kvarstår att följa upp vid efterföljande planläggning och prövningar.
- Länsstyrelsen bekräftar behovet av fortsatt arbete gällande skyfalls- och dagvattenhantering och att slutsatserna vägs in i kommande planering.

Länsstyrelsens synpunkter enligt 3 kap. 16 § PBL

Riksintresse för kulturmiljövården (3 kap. 6 § MB)

FÖP:en berörs av riksintresse för kulturmiljövården *Eslöv [M 182]*. Länsstyrelsen ser att det är positivt att kulturmiljöperspektivet fördjupats i FÖP:en och att punkter med inriktning för kommande planering har tagits fram. Länsstyrelsen instämmer i att den inventering av tätorten som kommunen har inlett är ett viktigt underlag för framtida planering. Sammantaget ser Länsstyrelsen att avsnittet *Kulturmiljö* kan ge gott stöd till framtida exploatering. Länsstyrelsen menar att det samtidigt är svårt att få grepp om hur förslaget som helhet ska samspela då planeringsprinciperna inte har ändrats utifrån det fördjupade kulturmiljöperspektivet. Länsstyrelsen kan inte utläsa om den exploateringsgrad som kommunen planerar för kan förenas med det förhållningsätt som tas upp i avsnittet *Kulturmiljö*.

Som exempel kan nämnas kommunens ambition för *Järnvägsstaden*. Länsstyrelsen menar att det inte framgår hur det är tänkt att tilläggen ska samspela med siktlinjer och de funktionella samband som behöver gå att uppfatta. Det framgår inte heller vad kommunen innefattar i begreppet ett fåtal höga karaktärsbyggnader och hur de går att förena med Eslövs stadsmässiga men ändå småskaliga karaktär (redan idag pågår en skalförskjutning inom delar av västra Eslöv). Länsstyrelsen

har svårt att utläsa hur kommunen tänker sig knyta samman den finmaskiga strukturen och samtidigt behålla den historiska uppdelningen i öst och väst som en viktig del i läsbarheten av Eslövs utveckling som järnvägsstad.

I miljökonsekvensbeskrivningen rubriken *Riksintresse för Kulturmiljö – Eslöv* framgår att ”*Gestaltungsprinciperna och inriktning för planering gör det möjligt att framöver bevara och utveckla stadsstrukturen inom bibehållen skala.*” Länsstyrelsen menar att förslaget innebär en skalförskjutning då stora ytor med relativt låg industribebyggelse ersätts med högre bostadshus.

Länsstyrelsen instämmer inte heller i bedömningen att FÖP:en sammanvägt innebär positiva effekter för berörd del av riksintresset. Även om medvetenheten och kunskapen om området ökar, kvarstår det faktum att stora delar av befintlig miljö föreslås rivas och ersättas med nya strukturer. Det kommer ske ett skifte från järnvägsnuten industrimiljö till bostadsmiljö och blandstad. Detta skifte kommer att påverka stadsstrukturen och ha en negativ inverkan på riksintressets läsbarhet. Länsstyrelsen menar att de riktlinjer som kommunen har tagit fram snarare är att se som åtgärder för att lindra denna skada.

Länsstyrelsen menar att konsekvensbedömningen inte ger en rättvis bild av möjlig inverkan på riksintresset och att en mer nyanserad beskrivning av positiva och negativa effekter hade behövts.

Sammantaget kan Länsstyrelsen utifrån FÖP:en inte utesluta påtaglig skada på *riksintresse för kulturmiljövården Eslöv [M 182]* eftersom det finns flera avvägningar som kvarstår till efterföljande planering. Detta gäller främst exploatering i områdena *Järnvägsstaden* och *Bruksstaden*.

Riksintresse anläggningar för kommunikationer (3 kap. 8 § MB)

Område som är av riksintresse för kommunikation ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Länsstyrelsen menar att FÖP:en inte i tillräcklig utsträckning ger svar på vilken påverkan genomförandet av FÖP:en kan få på riksintresse *Södra stambanan*. Därför behöver frågan om hur riksintresse för kommunikation tillgodoses behöva följas upp och fördjupas i efterföljande prövningar. Utöver att utreda buller och risk, vilket kommunen anger i FÖP:en, behöver också aspekter som drift och underhåll samt klimatanpassning av transportinfrastrukturen beaktas.

Sammantaget saknar Länsstyrelsen tillräckligt underlag för att göra en bedömning av om genomförandet av FÖP:en tillgodoser riksintresse för *Södra stambanan*. Frågan kvarstår därför till kommande prövningar. Detta gäller särskilt för området *Järnvägsstaden* men även för *Bruksstaden*.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Det framgår av FÖP:en att de recipienter, Långgropen/Saxån och Eslövsbäcken/Braån, som berörs av planförslaget inte uppnår god ekologisk status. Vidare framgår det att den föreslagna exploateringen kräver fördröjning och rening för att höja vattenkvaliteten i recipienterna. Länsstyrelsen bekräftar kommunens bedömning att utsläppen av dagvatten är något som kommunen behöver arbeta vidare med. Länsstyrelsen konstaterar att miljökonsekvensbeskrivningen lyfter att vattenåtgärder för att bemöta föroreningarna från den utökade trafiken på Trehäradsvägen också borde beaktas.

Sammantaget konstaterar Länsstyrelsen att frågan om miljökvalitetsnormer för vatten innehålls kvarstår att följa upp vid efterföljande planläggning och provningar.

Hälsa och säkerhet

Länsstyrelsen konstaterar att kommunen i FÖP:en synliggör att det i nuläget finns flera faktorer både inom och utanför planområdet som kan innebära risker utifrån aspekterna hälsa och säkerhet. Det framgår också att det inte är möjligt att genomföra en omvandling fullt ut i enligt FÖP:en, utan att vissa verksamheter flyttar, exempelvis Stena Recycling AB och O Kavli AB. Det framgår också att utan anpassning i kommande detaljplaner är exploatering av nya bostäder inte möjlig. Länsstyrelsen menar att kommunen skjuter flertalet av de frågor som tjänat på att hanteras inom ramen för översiktsplaneringen till det så kallade genomförandeprojektet. Länsstyrelsen bekräftar kommunens inriktning att inom ramen för genomförandeprojektet inledningsvis ta fram fördjupade analyser som tar ett helhetsgrepp för planområdet, bl.a. riskanalyser gällande miljöfarlig verksamhet.

Miljöfarliga verksamheter

Som framgår av FÖP:en är O Kavli AB och Orkla Foods AB två verksamheter som påverkar planområdet. Båda verksamheterna hanterar stora mängder ammoniak vid sina anläggningar, som innebär betydande risk för omgivningen. O Kavlis ammoniakanläggning har inte tillståndsprövats enligt miljöbalken tidigare.

Kommunens utgångspunkt i FÖP:en är att de två aktuella tillståndsprövningarna för O Kavli AB och Orkla Foods AB kommer att leda fram till att verksamheterna bedrivs på ett sådant sätt att det är möjligt att utveckla området i enlighet med FÖP:en. Det framgår dock att hänsyn måste tas till befintliga verksamheter och deras tillstånd så länge som de är verksamma på platsen. Länsstyrelsen vill vara tydlig med att det finns stora svårigheter att genomföra FÖP:en utifrån dagens förutsättningar. Samt att genomförandet av FÖP:en är beroende av en serie av åtgärder och nya förutsättningar, av vilka flera kommunen inte råder över.

Tillståndsprövningen för Orkla Foods AB pågår. För O Kavli AB meddelades nytt tillstånd i mars 2022 som dock har överklagats av både av bolaget och kommunen. I det nya tillståndet för O Kavli AB:s verksamhet villkoras bl.a. åtgärderna för ammoniakanläggningen.

Länsstyrelsen bedömer att så länge de befintliga ammoniakanläggningarna finns på plats med nuvarande utformning, är det inte lämpligt att bygga fler bostäder inom planområdet i den omfattning som föreslås i FÖP:en. Anledningen är att ammoniakanläggningarna medför en risk för allvarliga skador för människors hälsa inom det aktuella planområdet. Nya kontorslokaler, verksamheter och tät bostadsbebyggelse i enlighet med FÖP:en bidrar till att öka antalet människor som befinner sig i området och ökar den sammantagna risken.

Sammantaget konstaterar Länsstyrelsen att frågan om risker relaterade till de miljöfarliga verksamheterna som berör området innebär stora svårigheter för ett genomförande av FÖP:en. Frågan kvarstår att hantera i efterföljande prövningar.

Transport av farligt gods

Planområdet berörs av rekommenderad led för farligt gods på Södra stambanan samt väg 113. I FÖP:en presenteras förslag på hur det är möjligt att hantera dessa risker, t.ex. genom utformning av bebyggelsen och anläggande av vall. Utöver de rekommenderade lederna för farligt gods sker också transporter med farligt gods på flera vägar inom planområdet för transporter till och från befintliga verksamheter. Det framgår av FÖP:en att kommunen i dagsläget inte har en samlad bild av dessa.

Sammantaget konstaterar Länsstyrelsen att frågan om risker relaterat till transport av farligt gods kvarstår att följa upp i efterföljande prövningar.

Buller

Det framgår av FÖP:en att det finns en samverkande bullerproblematik inom planområdet, som berörs av buller från järnväg, väg, verksamheter och i vissa delar av buller från flygplats. Det framgår att anpassning av tillkommande bebyggelse kommer behöva göras och bullerutredningar tas fram i efterföljande planprocesser. Länsstyrelsen bekräftar behovet av detta och konstaterar att frågan kvarstår att hantera i efterföljande detaljplanering.

Föroreningar

Det framgår av FÖP:en att det finns en risk att stora delar av marken inom planområdet är förorenad, samt att markundersökningar är en nödvändig del i kommande planprocesser. Länsstyrelsen bekräftar detta och konstaterar att frågan kvarstår att följa upp i efterföljande detaljplanering.

Risk för översvämning

Länsstyrelsen är positiv till att kommunen i planförslaget synliggör att ett genomförande i enlighet med FÖP:en innebär att ytor för dagvatten- och skyfallshantering behöver avsättas. Kommunen konstaterar dock i FÖP:en att dagvatten – och skyfallshanteringen behöver ses över och att dagens situation kan förbättras genom översyn av höjdsättning och att skapa rinnvägar. Det framgår vidare av FÖP:en att det i efterföljande arbete är nödvändigt att ta fram en ny skyfallsplan för hela planområdet. Länsstyrelsen bekräftar behovet av fortsatt arbete i frågan och att slutsatserna vägs in i kommande planering.

Remisshantering

Länsstyrelsen har i handläggningen av det reviderade granskningsyttrandet inte hört några andra statliga myndigheter, då ändringar i handlingarna inte medfört något behov av detta. Under granskningstiden hörde Länsstyrelsen Trafikverket som inkom med synpunkter. Observera att detta granskningsyttrande endast tar upp frågor kopplade till Länsstyrelsens uppgifter enligt 3 kap. 16 § PBL.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsöverdirektör Ola Melin med planhandläggare Hanna Tell som föredragande. I den slutliga handläggningen har också Hanne Romanus länsarkitekt och enhetschef samhällsplanering medverkat.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kontaktuppgifter

Välkommen att kontakta Länsstyrelsen för frågor på telefon 010-224 10 00 eller via e-post skane@lansstyrelsen.se. Ange ärendets diarienummer 10960-2022 i ämnesraden för e-post.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på
www.lansstyrelsen.se/dataskydd.



**ESLÖVS
KOMMUN**

Adress: Eslövs kommun, 241 80 Eslöv | Telefon: 0413-620 00
E-post: kommunen@eslov.se | Webb: eslov.se