

2023-01-26  
Torsten Helander  
+4641362995  
torsten.helander@eslov.se

## Samrådsredogörelse - Detaljplan för fastigheten Abborren 9, Eslövs kommun

### Samrådsredogörelse

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutade i april 2021 att skicka detaljplan för fastigheten Abborren 9 på samråd. Detaljplanen har varit utställd för samråd från och med 26 april till och med 28 juni 2021.. Totalt har 13 yttranden inkommit, varav 7 yttranden är med erinran. Sakägare och övriga berörda har fått information om detaljplanen skickad till sig och därmed fått möjlighet att lämna synpunkter på detaljplanen.

### Yttranden

Inkomna yttranden med erinran (m.e) redovisas i sin helhet nedan efter tabellen. Kommunledningskontorets kommentarer till yttrandena redovisas med kursiv indragen text efter respektive yttrande. Inkomna yttranden med ingen erinran (i.e) redovisas enbart i tabellen nedan.

#### 1. Statliga Myndigheter

1.1	Länsstyrelsen	<b>m.e</b>
1.2	Lantmäteriet	<b>m.e</b>
1.3	Trafikverket	<b>m.e</b>

#### 2. Kommunala och regionala förvaltningar, bolag och nämnder

2.1	Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden	<b>m.e</b>
2.2	Räddningstjänsten Syd	<b>m.e</b>
2.3	VA SYD	<b>m.e</b>
2.3	Kultur och fritidsnämnden	i.e
2.4	Vård och omsorgsnämnden	i.e
2.5	MERAB	i.e
2.6	Kraftringen	i.e
2.7	Region Skåne	i.e

#### 3. Sakägare, övriga

3.1	Granne	<b>m.e</b>
3.2	Skanova	i.e

## 1. Statliga myndigheter

### 1.1 Länsstyrelsen

m.e

#### Länsstyrelsens formella synpunkter

Följande synpunkter har koppling till länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen (2010:900).

#### Riksintresset för kulturmiljövården

Området ligger inom riksintresse Eslöv [M182]. Riksintresset motiveras av ”stadsmiljö -järnvägsstad - som visar järnvägens och industrialismens betydelse för den moderna tätortsutvecklingen”. Av planhandlingarna framgår att norra halva tomten är bebyggd med två sammanhängande magasin som är en rest från den spannmålshantering som tidigare funnits på tomten. Handeln med jordbruksprodukter och jordbruksrelaterade industrier är relevant för riksintresset då det har varit en betydelsefull del av Eslövs utveckling till industristad och då verksamheterna oftast har en tydlig koppling till järnvägen. Länsstyrelsen uppmärksammar att byggnaderna är äldre än vad som framgår av planbeskrivningen då de finns med på flygfoto från 1940-talet. Planhandlingarna bör tydligare redovisa platsens historik för att bedömningen av inverkan på riksintresset ska kunna avgöras.

#### Riksintresse för kommunikationer

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från närmaste spårmitt för järnvägen. Detta mått avser att minska risken för bl.a störningar och risker från järnvägen men också för att ge utrymme för en vidareutveckling av järnvägen i framtiden. Enligt plankartan planeras närmsta bebyggelse placeras 25 meter från närmsta spårmitt. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Länsstyrelsen saknar ett ställningstagande och motivering i planhandlingarna av planförslagets konsekvenser avseende riksintresset för kommunikationer. Utan den redovisningen kan Länsstyrelsen inte bedöma ifall planförslaget kan anses påtagligt skada riksintresset för kommunikationer.

#### Risk för hälsa och säkerhet – Buller

Det framgår av framtagen bullerutredning att planerade bostäder inte uppfyller kraven enligt gällande bullerförordning. De bullerdämpande åtgärder som redogörs för i planbeskrivningen och i bullerutredningen, med inglasade balkonger är inte att betrakta som bullerdämpande åtgärder vid planläggning. Inte heller att skärma hela eller delar av fasaden genom att skapa en dubbelfasad med hjälp av täta loftgångar, glasskiva utanför fönster, glasade fasader eller liknande lokala skyddsåtgärder för att uppnå riktvärden vid den fasaden. Riktvärdena anges vid fasad. Den beräknade bullernivån förändras inte av om ett fönster kan öppnas eller ej. Ljudnivån ska räknas vid fasad utan glas framför fasaden eller liknande. Länsstyrelsen bedömer att nuvarande planförslag därmed inte säkerställer hälsa och säkerhet avseende buller och frågan måste hanteras innan planen antas.

#### Risk för hälsa och säkerhet – Vibrationer

Länsstyrelsen saknar en redogörelse och ett ställningstagande angående påverkan av vibrationer från spårområdet och planerad bebyggelse.

## Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende riksintresse för kommunikationer, riksintresse för kulturmiljövården, buller och vibrationer, varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11 §§ PBL.

### *Kommentar*

#### **Riksintresset för kulturmiljövården**

*Riksintresset är formulerat:*

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.

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.”

*Vi har tagit fasta på relevanta värden, markerade i fetstil ovan och kommenterat nedan.*

*Värden som tomtstruktur, platsbildningar (tvärs gatan) och gaturum bevaras och bebyggelsens täta, stadsmässiga karaktär tas fasta på i planförslaget. Kanalgatans västra sida är successivt framväxt och planerad med stenstadens täta och stadsmässiga karaktär. Planförslaget följer upp detta bebyggelseskick.*

*Magasinen på tomten utgör exempel på industribyggnader och andra till järnvägen knutna byggnader och anläggningar, som riksintresset utpekar. De är en sista rest av en i övrigt riven anläggning för tork av spannmål. Magasinen kom till i slutet av de tidiga skedena i den epok av framväxt som riksintresset beskriver. Negativ påverkan på riksintresset består framför allt i att lagerbyggnaderna rivs, för att ge plats åt ny bebyggelse.*

*Vi bedömer att genomförandet av planen, i ett litet steg fjärrmar sig från stadens industriella karaktär, men samtidigt bevarar, närmar sig och säkrar andra värden beskrivna i riksintresset. Vi menar att genomförandet inte innebär en påtaglig skada på riksintresset, utan också kompletterar de många tidslager och användningar som kännetecknar omgivningen och riksintressets värden.*

*Planbeskrivning kompletteras enligt ovanstående.*

### **Riksintresse för kommunikationer**

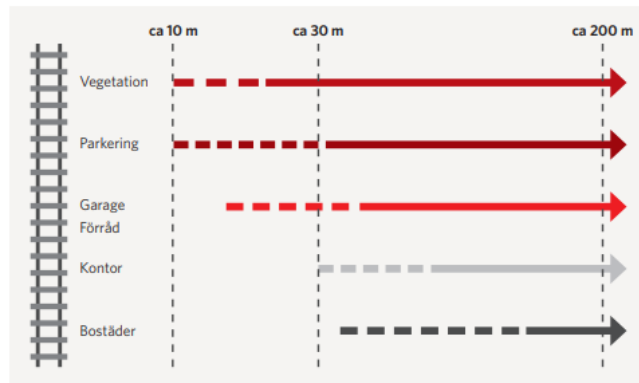
Enligt MB 3 kap 8 § ska:

Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

#### **6.9.3 Bebyggelse vid järnväg**

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen, (räknat från spårmittpå på närmaste spår). Ett sådant avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka, och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, till exempel parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmittpå. Hänsyn bör dock tas till möjligheterna att underhålla järnvägsanläggningen och bebyggelsen.



Figur 16. Generella råd om avstånd till järnvägen för olika typer av verksamheter.

Avstånden som anges utgör inte fasta regler utan verksamhetens lokalisering är en bedömningsfråga från fall till fall. För bostäder blir ofta hänsyn till trafikbuller avgörande för vilka avstånd som är lämpligt, vilket också innebär att det utan åtgärder kan krävas gör utan åtgärder kan det då kräva ännu större avstånd än vad illustrationen visar.

*Bilden ovan visar urklipp ur Trafikverkets rapport "Transportsystemet i samhällsplaneringen tillämpning 3-5 MB och PBL" som uttrycker trafikverkets önskemål om avstånd för tillkommande bebyggelse.*

*Avsteg från de generella rekommendationerna motiveras med att den befintliga bebyggelsen i kvarteret Abborren och Braxen, mellan Kvarngatan och spårområdet, är etablerad sedan lång tid tillbaka. Nu aktuell fastighet och planområde ligger mellan 3 och 6 meter längre bort från järnvägen än angränsande fastigheter Abborren 10 och Abborren 15 i söder samt Braxen 1 i norr. Dessa fastigheter, inklusive Abborren 9, har befintliga byggnader ända fram till sina fastighetsgränser mot järnvägen. Nu aktuell fastighet kommer enligt planförslaget att avrivas för att ge plats åt tillkommande bebyggelse längre bort från järnvägen och också därmed öka avstånden till järnvägen. Den bebyggelse som enligt planförslaget ligger på 25 meter från närmsta spår är endast en skyddande mur och en närmsta del av en parkeringsyta. Byggrätt för hus ligger på 47 meter från närmsta spårmittpå. Föreskriven skyddande mur*

*flyttas bort en meter från fastighetsgräns för att möjliggöra konstruktion och underhåll, utan att beträda Trafikverkets mark.*

*Tilltänkt bebyggelse enligt planförslaget ligger kort sagt längre bort från järnvägen, än befintlig bebyggelse på fastigheten och på angränsande fastigheter längs spårområdet. Tilltänkt bebyggelse uppfyller också de önskemål som Trafikverket uttrycker i "Transportsystemet i "samhällsplaneringen" anger och försvårar inte för utnyttjandet av järnvägen.*

*Kommunen gör, med anledning av ovanstående, ställningstagandet att Riksintresset för kommunikationer inte lida skada. Planbeskrivningen kompletteras med uppgifterna.*

### **Buller**

*Bullerutredningen är reviderad och kompletterad efter genomförda trafikmätningar. Frågor angående inglasad balkong föreslås inte längre och redovisning av både nuläge och prognosår 2040 för olika tågtyper visas och hänsyn till växlar har redovisats.*

*Utredningen visar att Leq 55 dBA och Lmax 70 dBA (ljuddämpad sida) innehålls mot Kvarngatan varför planbestämmelse införs om att hälften av bostadsrummen uppförs mot denna sida.*

*Vidare visar utredningen att gemensam uteplats som uppfyller bullerkraven kan anordnas på tak om en två meters bullerskärm på taket uppförs mot järnvägen. Bestämmelse om detta införs.*

*Vibrationsutredning är sedan samrådet genomförd, vilken visar på låga nivåer, lämpliga för bostäder.*

*Utredning redovisas i planbeskrivning och bifogas planhandlingarna.*

## **1.2 Lantmäteriet**

**m.e**

Vid genomgång av planförslagets handlingar (daterade 2021-03-30) har följande noterats:

### **Plankarta med bestämmelser**

Vid bestämmelsen prickmark står att marken inte får förses med bebyggnad. Vanligen används istället begreppet byggnad.

I plankartan finns texten "utfart" på två ställen. Någon motsvarande planbestämmelse kan dock inte återfinnas. Är tanken att texten ska vara en illustration bör den redovisas i separat illustrationskarta då illustrationer i en plankarta lätt kan misstas för planbestämmelser.

### **Grundkarta**

För att uppgifterna i grundkartan ska vara aktuella bör den inte vara äldre än tre månader.

### **Övrigt**

Vid planbeskrivningens sidhuvud, längst upp till vänster, anges diarienumret KS 2019.0462. På planbeskrivningens första sida anges diarienumret KS 2017.0442. I underrättelse om samråd anges diarienumret KS 2018.0462.

Då Lantmäteriet inte haft tillgång till nämnd tomtindelning har myndigheten inte kunnat ta ställning till om dess upphävande inom planområdet innebär någon konsekvens eller ej.

*Kommentar:*

*Bestämmelsetext ändras till "byggnad" och "utfart" ges bestämmelsetext. Diarienummer rättas. Fastigheten är bildad enligt tomtindeniingsplanen och avses inte förändras, varför tomtindelningensplanen kvarliggjer.*

### **1.3 Trafikverket**

**m.e**

Trafikverket har tagit del av samrådshandlingarna för rubricerat ärende. Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggandet av ett flerbostadshus med drygt 50 lägenheter i upp till sex våningar.

#### **Järnväg**

Södra stambanans spårrområde ligger vid planområdets södra gräns. Södra stambanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från närmaste spårmitt för järnvägen. Detta mått avser att minska risken för bl.a störningar och risker från järnvägen men också för att ge utrymme för en vidareutveckling av järnvägen i framtiden. Enligt plankartan planeras närmsta bebyggelse placeras 25 meter från närmsta spårmitt. Trafikverket anser därför att bebyggelsen ska flyttas 5 meter längre bort för att säkerställa ett utrymme på 30 meter från närmaste spårmitt.

Plankartan medger uppförandet av en mur i fastighetsgräns mot Trafikverkets järnvägsfastighet. Trafikverket tolkar detta som att kommunen vill att nuvarande mur ska vara kvar. Trafikverket har inga direkta synpunkter på att den nuvarande muren ska finnas kvar, men är dock kritiska till att lägga in detta som en planbestämmelse för att medge en mur även i framtiden. Trafikverket vill inte ha andras anordningar i fastighetsgräns mot Trafikverkets fastigheter då detta medför att underhåll av dessa anordningar då behöver göras genom tillträde till Trafikverkets järnvägsfastighet. Tillträde på järnvägsfastighet ska endast ske av behörig personal. Därmed bör planbestämmelsens utbredning flyttas in ca 2 meter för att säkerställa att inget intrång är nödvändigt på järnvägsfastigheten vid underhåll av mur.

#### **Buller**

Kommunen har låtit utföra en bullerutredning för detaljplanen. Utredningen konstaterar att fastigheten är mycket bullerutsatt och att planens utformning medför stora svårigheter med att klara gällande riktvärden för trafikbuller mot bostadsfasad. Att beräkna bullerskyddad sida på insidan av en inglasad balkong är inte förenligt med förordningens intentioner enligt Trafikverkets mening. Vidare finns det inga planbestämmelser som garanterar en bullerskyddad gemensam uteplats som krävs enligt gällande trafikbullerförordning. Därför är det Trafikverkets uppfattning att ett tillräckligt bullerskydd enligt gällande riktvärden inte kommer kunna uppnås med nuvarande utformning och anser därmed att planen antingen behöver justera byggnadens utformning eller justera byggnadens funktion till något annat än bostad. Det finns heller inga planbestämmelser som säkerställer att bostäderna ska klara gällande riktvärden för trafikbuller enligt förordningen Om planen drivs genom med nuvarande utformning och planbestämmelser gällande bullerskydd riskerar kommunen att skjuta över bullerproblematiken på Trafikverket som verksamhetsutövare för järnvägen. Därmed riskerar planen i dess nuvarande

form att Trafikverket kommer lida ekonomisk skada, eller i värsta fall att järnvägstrafiken kommer att bli negativt påverkad till följd av att kommunen inte har tagit bullerfrågorna i tillräcklig beaktning. Trafikverket ser mycket allvarligt på detta och förutsätter att dessa frågor kommer att hanteras inför granskningsskedet av planen.

Trafikverket efterfrågar även följande kompletteringar i bullerutredningen:

Beräkningar på nuvarande trafik behöver göras då prognosen för 2040 innehar färre tåg än nuvarande trafikering. Det behövs därför undersökas om bullersituationen är värre innan 2040.

Trafikverket ser inte att någon beräkning för den gemensamma uteplatsen på taket har utförts. Detta behöver kompletteras.

Det framgår ej vilken tågtyp som använts för beräkning av maxnivåer. Detta behöver förtydligas i utredningen.

Det framgår ej om utredningen har tagit hänsyn till de växlar som har en potentiell försvårande effekt på bullernivåerna. Detta behöver kompletteras i utredningen.

Beräkningar behövs utföras för alla uteplatser för att säkerställa att gällande riktvärden innehålls.

### **Risk**

Kommunen har låtit utföra en riskutredning för aktuellt planförslag. Södra stambanan är ett stråk där transport av farligt gods sker och är därmed en riskhöjande verksamhet.

Trafikverket förutsätter att kommunen säkerställer att alla de rekommenderade åtgärderna mot de förhöjda riskerna även säkerställs vid planens genomförande. Däremot ska inte detta medföra att byggnadsverk placeras så underhåll måste ske inom Trafikverkets järnvägsfastighet. Alla riskminskande objekt måste kunna underhållas utanför Trafikverkets järnvägsfastighet.

*Kommentar:*

#### **Järnväg**

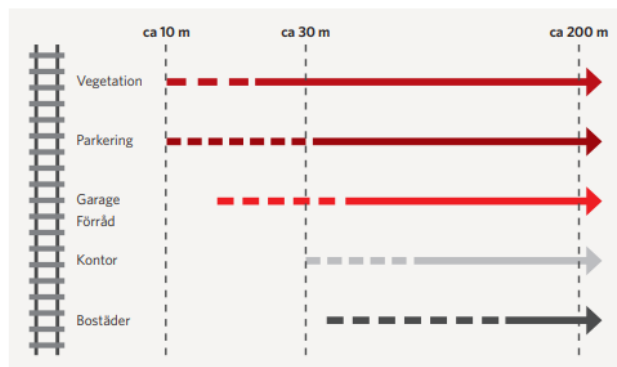
*Enligt MB 3 kap 8 § ska:*

Mark- och vattenområden som är särskilt lämpliga för anläggningar för industriell produktion, energiproduktion, energidistribution, kommunikationer, vattenförsörjning eller avfallshantering skall så långt möjligt skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av sådana anläggningar.

Områden som är av riksintresse för anläggningar som avses i första stycket skall skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna.

### 6.9.3 Bebyggelse vid järnväg

Generellt bör ny bebyggelse inte tillåtas inom ett område på 30 meter från järnvägen, (räknat från spårmittpå närmaste spår). Ett sådant avstånd ger utrymme för räddningsinsatser om det skulle ske en olycka, och det möjliggör en viss utveckling av järnvägsanläggningen. Verksamhet som inte är störningskänslig och där människor endast tillfälligtvis vistas, till exempel parkering, garage och förråd, kan dock finnas inom 30 meter från spårmittpå. Hänsyn bör dock tas till möjligheterna att underhålla järnvägsanläggningen och bebyggelsen.



Figur 16. Generella råd om avstånd till järnvägen för olika typer av verksamheter.

Avstånden som anges utgör inte fasta regler utan verksamhetens lokalisering är en bedömningsfråga från fall till fall. För bostäder blir ofta hänsyn till trafikbuller avgörande för vilka avstånd som är lämpligt, vilket också innebär att det utan åtgärder kan krävas gör utan åtgärder kan det då kräva ännu större avstånd än vad illustrationen visar.

*Bilden visar urklipp ur Trafikverkets rapport "Transportsystemet i samhällsplaneringen tillämpning 3-5 MB och PBL" som uttrycker trafikverkets önskemål om avstånd för tillkommande bebyggelse;*

*Avsteg från de generella rekommendationerna motiveras med att den befintliga bebyggelsen i kvarteret Abborren och Braxen, mellan Kvarngatan och spårområdet, är etablerad sedan lång tid tillbaka. Nu aktuell fastighet och planområde ligger mellan 3 och 6 meter längre bort från järnvägen än angränsande fastigheter Abborren 10 och Abborren 15 i söder samt Braxen 1 i norr. Dessa fastigheter inklusive Abborren 9 har befintliga byggnader ända fram till sina fastighetsgränser mot järnvägen. Nu aktuell fastighet kommer enligt planförslaget att avrivas för att ge plats åt tillkommande bebyggelse längre bort från järnvägen och också därmed öka avstånden till järnvägen. Den bebyggelse som enligt planförslaget ligger på 25 meter från närmsta spår är endast en skyddande mur och en närmsta del av en parkeringsyta. Byggrätt för hus ligger på 47 meter från meter från närmsta spårmittpå. Föreskriven skyddande mur flyttas bort en meter från fastighetsgräns för att möjliggöra konstruktion och underhåll utan att beträda Trafikverkets mark.*

*Tilltänkt bebyggelse enligt planförslaget ligger kort sagt längre bort från järnvägen än befintlig bebyggelse på fastigheten och på angränsande fastigheter längs spårområdet. Tilltänkt bebyggelse uppfyller också de önskemål som Trafikverket anger i "Transportsystemet i samhällsplaneringen" och försvårar inte heller för utnyttjandet av järnvägen.*

*Kommunen gör, med anledning av ovanstående, ställningstagandet att Riksintresset för kommunikationer inte lider skada Planbeskrivningen kompletteras med uppgifterna.*



### **Buller**

*Bullerutredningen är reviderad och kompletterad efter genomförda trafikmätningar. Frågor angående inglasad balkong föreslås inte längre. Redovisning av både nuläge och prognosår 2040 för olika tågtyper visas och hänsyn till växlar har redovisats.*

*Utredningen visar att Leq 55 dBA och Lmax 70 dBA (ljuddämpad sida) innehålls mot Kvarngatan, varför planbestämmelse införs om att hälften av bostadsrummen uppförs mot denna sida.*

*Vidare visar utredningen att gemensam uteplats, som uppfyller bullerkraven, kan anordnas på tak om en två meters bullerskärm på taket uppförs mot järnvägen. Bestämmelse om detta införs.*

*Vibrationsutredning är sedan samrådet genomförd vilken visar på låga nivåer, lämpliga för bostäder.*

*Utredning redovisas i planbeskrivning och bifogas planhandlingarna.*

## **2. Kommunala och regionala förvaltningar, bolag och nämnder**

### **2.1 Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden m.e**

- Miljö- och samhällsbyggnadsnämnden lämnar förvaltningens yttrande som sitt och översänder det till kommunstyrelsens arbetsutskott.

#### **Miljöavdelningen:**

##### **Dagvatten**

Det behöver utredas om planen innebär att det går att fördröja lika mycket dagvatten som fördröjs på fastigheten idag, med de föreslagna åtgärderna. Det behöver också utredas om och eventuellt hur placeringen av de nya byggnaderna längs med vägen ändrar vattnets rinnväg vid skyfall. Detta behöver göras i en skyfallsutredning eller i modelleringsprogrammet Scalgo, som kommunen nu har tillgång till, innan planarbetet går vidare.

Utfarten i södra delen av planområdet får inte höjdsättas så att det förhindrar att vatten från Kvarngatan rinner in till den nedsänkta växtbädden innanför (väster om) det planerade flerbostadshuset. Det planerade flerbostadshuset kommer att utgöra en större barriär mot vatten som kommer från Kvarngatan jämfört med vad Erikshjälpens byggnad gör idag. Om marken höjs på utfarten kommer det vatten som tidigare rann in på parkeringen utanför Erikshjälpen att riskera orsaka skada på någon annan fastighet vilket är emot kommunens dagvatten- och översvämningsplan.

*Kommentar: Planen fördröjer genom sin utformning dagvatten på tomten. Ny utredning i Scalgo redovisas i beskrivningen. Utfarten avses inte höjdsättas, så att den hindrar skyfallsvatten.*

##### **Markföreningar**

Villkoret om avhjälpande av markföreningar bör förtydligas till att sanering ska ske till åtgärdsnivån känslig markanvändning enligt Naturvårdsverkets riktvärden för förorenad mark (i enlighet med planbeskrivningen, miljöavdelningen gör ingen bedömning av lämplig åtgärdsnivå för sanering i detta läge).

*Kommentar:*

*Bestämmelsen förtydligas.*

### **Biologisk mångfald och ekosystemtjänster**

Hela området Öster om Eslöv lider brist på grönytor och ekosystemtjänster. Att planen innebär att vegetation tillförs området är positivt. Denna möjlighet att stärka områdets gröna värden bör tas tillvara och växter därmed väljas med utgångspunkt att de i så stor utsträckning som möjligt ska bidra till biologisk mångfald och ekosystemtjänster.

### **Hälsoskydd**

#### **Luft**

Kommentar till planbestämmelse m5. Lämplig formulering: Friskluftsintag bör placeras så högt upp i byggnaden som möjligt. Det bör göras ett tillägg om att friskluftsintag bör placeras på den sida fastigheten med lägst nivå luftföroreningar.

*Kommentar:*

*Bestämmelsen kvarstår, då den inte syftar på allmänna luftföroreningar.*

#### **Buller**

Planområdet är hårt bullerutsatt från två håll av väg- och järnvägstrafik. Eventuellt industribuller är inte medräknat i trafikbullerutredningen. Man skall även vara medveten om att det är beräkningar och inte faktiska mätningar av buller som är gjorda.

Miljöavdelningen anser att det ur hälsoskyddssynpunkt inte är helt lämpligt att placera bostäder på denna plats.

På sidan 14 framgår det att: *För att tillåta lägenheter större än 35 kvm behövs alltså någon form av åtgärd. Byggnadsstrukturen behöver ändras för att ge tillgång till ljuddämpad sida eller så behöver huskroppens placering ändras. Riktvärdena för uteplats ( $L_{eq} \leq 50$  dBA,  $L_{max} \leq 70$  dBA) överskrids vid samtliga fasader och över hela planområdet. För att tillåta fri placering av privata uteplatser/balkonger krävs att en gemensam uteplats anläggs i ett bullerskyddat läge.*

Enligt nuvarande planförslag finns det inga möjligheter att ha större lägenheter än 35 kvm då det saknas en ljuddämpad sida.

Om man avser att fortsätta med nuvarande planförslag behöver planen kompletteras med planbestämmelser kring hur detta ska hanteras. Det vill säga åtgärder för dämpning av buller som krävs för att riktvärden ska kunna innehållas (byggtekniska lösningar, lägenhetsutformning) ska finnas med.

Det är heller inte möjligt att ha en egen uteplats utan att bullerriktvärdena överskrids på den.

Eventuell påverkan från industribuller redovisas inte. Lokaliseringen i Eslöv centralorts industriområde innebär närhet till bullrande verksamheter. Hur industri- och verksamhetsbuller påverkar planområdet bör också utredas.

*Kommentar:*

*Ny bullerutredning är gjord, se kommentarer till Länsstyrelsen ovan.*

### **Kart- och bygglovsavdelningen:**

#### **Plankarta**

Höjdbestämmelser bör anges konsekvent i meter över havet, m.ö.h. De höjder som enligt plankartan gäller för färdigt golv, marken på gården

och parkering, kommer att få konsekvenser för tillgängligheten inom fastigheten. Att med rullstol/rollator ta sig från sin bostad till miljörummet med sopor blir inte lätt (se skiss sid. 12 i planbeskrivningen).

Bestämmelsen för prickad mark bör förtydligas. Här kan ramper behöva utföras och vid en hög nivåskillnad kan dessa tolkas som murar, det vill säga byggnadsverk som kan anses vara att bebygga enligt definitionen i 1 kap. 4 § plan- och bygglagen (2010:900) PBL. Även bullerskydd kan behöva uppföras vid uteplatser.

Bestämmelse om radonskyddat utförande bör införas på plankartan.

Bestämmelse om bullerdämpande inglasning av balkonger mot Kvarngatan kan behövas.

*Kommentar:*

*För tydlighetens skull anges markhöjder konventionellt till förhållandet till havsnivån, medan byggnadshöjder, för att ge en uppfattning av bebyggelsens omfattning, som totalhöjd av byggnad. Prickmark är ändrad till att syfta på byggnad i stället för byggnadsverk. Bullerskydd finns vid en gemensam uteplats. Bestämmelse om radonskydd är införd.*

## **Planbeskrivning**

### **Förutsättningar**

#### **ställningstagande sid. 8**

Enligt 1 kap. 1 § PBL ska bestämmelserna i lagen syfta till att främja en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer.

I detta stycke i planbeskrivningen står att enligt Översiktsplan Eslöv 2035 (ÖP) ska särskild hänsyn tas till vattenhantering, buller, risk, föroreningar, grönstruktur, riksintresse för kulturmiljö och riksintresse för kommunikationer. Det står också att aktuellt planförslag är förenligt med dessa intentioner. Visserligen anges planområdet som bostadsområde i den fördjupade översiktsplanens samrådshandling men lämpligheten med tanke på buller och risk behöver ändå övervägas när fastigheten nu planeras för bostäder.

Enligt 2 kap. 2 § PBL ska planläggning syfta till att markområden ska användas för det eller de ändamål som områdena är mest lämpade för med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov.

Man kan projektera fram en godtagbar byggnad på fastigheten, men med hänsyn till det ovan anförda tycks platsen för ett bostadshus illa vald.

*Kommentar:*

*Området befinner sig i utveckling och omvandling mot blandad stad. Denna plan är ett led i denna utveckling.*

#### **Bostadsförsörjningsprogram sid. 8-9**

I detta stycke står: Eslöv är även en del av den växande Malmö-Lundregionen, vars målbild är en hållbar sammankopplad storstadsregion och som har Sveriges bästa livsmiljö. För att uppnå målen ska bebyggelse koncentreras till kollektivtrafiknära läge genom förtätning. Denna fastighet bedöms av avdelningen ligga väl nära kollektivtrafiken.

Den senaste tiden har flera detaljplaner påbörjats i bullerutsatta lägen i Eslöv. De nya planerna kan resultera i många små lägenheter på högst 35 kvadratmeter eftersom dessa kan placeras i lägen med högre bullernivåer. Avdelningen har ännu inte hunnit ta del av det reviderade bostadsförsörjningsprogrammet som är på remiss.

*Kommentar:*

*Uppdaterad bullerutredning ger vid handen att även större lägenheter kan komma ifråga.*

## **Planförslag**

### **Skiss sid. 12**

Skissen illustrerar problematiken med de olika höjdnivåerna på fastigheten.

*Kommentar:*

*Skissen avser framför allt att illustrera lösningen.*

### **Risk och buller sid. 13-14**

På dessa sidor i planbeskrivningen redogörs för de åtgärder som måste till för att fastigheten ska kunna användas för bostadsändamål.

En del av ytan för trädgård mäts till att ligga inom de 40 meter från stambanan närmsta spår som ska utformas så att platsen inte inbjuder till stadigvarande vistelse.

Om tomten ska bebyggas med byggnadsverk som ska innehålla bostäder ska det enligt 8 kap. 9 § PBL på tomten eller i närheten av den finnas tillräcklig stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. En beskrivning hur detta kan ordnas på fastigheten behövs, inte bara möjliga bullerskyddade uteplatser på tak som inte ger en lätt tillgänglig yta för barn att leka på.

*Kommentar:*

*Planbeskrivningen beskriver detta med orden: Fastigheten ger i sig själv dock begränsade möjligheter till utemiljö och lek. Planhandlingarna tydliggörs i vilka delar stadigvarande vistelse inte är lämplig. Detta får sökas i omgivningen. Tvärs över gatan ligger en kommunal gräsplan, en skatepark och bortom dessa parkmark i form av en äldre fruktträdgård. Ytterligare bortom detta kolonilotter, verksamheter och skolor. Miljön som helhet är också präglad av de verksamheter som finns i närheten och kan å ena sidan upplevas o-ordnad och rörig, men å andra sidan, också innehållsrik och spännande.*

### **Hälsa sid.15**

Här saknas bullerproblematiken.

*Kommentar:*

*Noteras. Frågan tas upp i andra avsnitt.*

## **Konsekvenser**

### **Sociala konsekvenser**

#### **Barnkonventionen sid. 19**

Små barn leker ofta i närområdet och kan inte själva utnyttja de platser som ligger bortom trafikerade gator. Vidare kommer en gårdsdel att vara sänkt, för att magasinera vatten vid större skyfall, vilket kan utgöra en risk på den egna gården.

*Kommentar:*

*Noteras*

#### **Tillgänglighet sid. 19**

Här står att planförslaget innebär att tillgänglighetskraven enligt ovan kan uppfyllas. I bygglovsskedet granskas om miljön är tillgänglig och användbar vilket planens höjdförutsättningar kan hindra.

*Kommentar:*

*Noteras*

#### **Säkerhet och trygghet sid. 19**

Planen skjuter många problem fram till bygglovshandläggningen.

*Kommentar:*

*Noteras*

## **Genomförande**

### **Fastighetsrättsliga frågor och konsekvenser**

#### **Planekonomi sid. 20**

Tydligare skrivning önskas om planavgift ska tas ut i samband med bygglov.

*Kommentar:*

*Uppgift om att ingen planavgift tas ut i samband med bygglov är införd.*

## **Risakanalys**

### **4,9 Södra stambanan sid 9**

Här står: Mellan själva byggnaden och spåret uppgår avståndet dock till cirka 58 meter. Avdelningen bedömer avståndet som mindre vid en mätning i plankartan.

*Kommentar:*

*Uppgiften är korrigerade.*

## **Gata park**

### **Plankarta:**

Bestämmelsen n2 reglerar att 30 parkeringsplatser ska finnas, är detta enligt pnormen? Är det tillräckligt?

n1 - marken ska anordnas med gårds- och trädgårdsanläggning, kan detta specas mer? Att en viss procent av ytan ska vara vegetation?

*Kommentar:*

*P-norm kräver 15 platser men önskemål finns från fastighetsägare om 30 platser. Del av tomten markeras och ges bestämmelse tätvuxet buskage ska finnas.*

## **Planbeskrivning:**

### **Trafik sid. 10**

*Gång- och cykelvägar, Kollektivtrafik, Biltrafik*

Här nämns ordet resecentrum, finns det i Eslöv? Finns det krav för när det kan kallas ett resecentrum?

*Kommentar:*

*Nej, inga formella krav.*

## **Planförslag:**

### **Skiss sid. 12**

Här föreslås ett miljöhus i anslutning till parkeringsytan. Hur är det tänkt att sophantering ska fungera? Som parkeringsytan är utformad enligt skiss, med en in- och utfart i norra delen, kan inte sophantering ske vid miljöhuset då det inte finns möjlighet att vända för sopbilar inne på parkeringsytan. Att backa ut är inte att rekommendera. Sopbilar och större fordon kräver dessutom en viss svängradie för att ens kunna ta sig in på parkeringsytan i norr. Att ha en infart och en utfart, så att trafiken blir enkelriktad är en lösning, men denna lösning kräver också utrymme så att större fordon kan svänga för att ta sig in. Detta måste utredas vidare.

Parkeringsplatser för rörelsehindrade är placerade så att backning måste ske över gångbana, vilket inte är att föredra. Träd/buskar kan dessutom skymma sikten till viss del, beroende på placering i relation till parkeringsyta.

Är antalet parkeringar enligt ny p-norm? Var finns plats för cykelparkering?

*Kommentar:*

*Vi vill inte ha in sopbilar på gården. Sophantering avses ske ifrån gatan. Antalet platser uppfyller ny och gammal p-norm.*

### **Trafik sid. 13**

En förutsättning för att sophantering ska kunna ske vid parkeringsytan är att området kan angöras av sopbilar, men en infart och en utfart så att trafiken blir enkelriktad. Svängradier är dock viktiga att få till så att sopbilar har möjlighet att ta sig in till miljöhuset och inte behöver backa ut. Detta kan innebära att det försvinner några parkeringsplatser på ytan, alternativt att miljöhuset placeras längs Kvarngatan i södra delen och att en parkeringsplats för rörelsehindrade försvinner, så att sophämtning kan ske via den vägen.

Kvarngatan är väl använd mellan Östergatan och Pärlgatan gällande parkeringar, här finns både arbetsplatser samt boende och besökare till olika verksamheter som har behov av att parkera sin bil. Parkeringsplats för rörelsehindrade är planerade tvärs Kvarngatan, vilket innebär att kantstensparkering inte är möjligt utanför dessa parkeringar. För att förbättra sikten för dessa p-platser behöver förmodligen ytterligare kantstensparkeringar försvinna, vilket innebär att planen i princip kommer innebära att de kantstensparkeringar som finns längs med planen försvinner.

GTP planerar att bygga om Kvarngatan, tidsplanen är att projektera gatan hösten 2021 och att byggnation kommer ske 2023. Tanken är att Kvarngatans utformning ska fortsätta enligt hur Kvarngatan ser ut söder om Östergatan. Där finns GC-väg på båda sidor samt gräslist med trädplantering, även det på båda sidor. Detta gör det ytterligare olämpligt med placeringen av parkeringarna för rörelsehindrade, som nu måste korsa både GC-väg, trädlist samt eventuellt rad med kantstensparkerade bilar.

*Kommentar:*

*Noteras*

### **Sociala aspekter sid 15**

Vilka gröna ytor och rekreationsområden avses i skrivningarna nedan?

*I närheten av planområdet finns gröna ytor och säkra gång- och cykelvägar, som underlättar kopplingen mellan olika målpunkter inom närområdet och mellan stadsdelarna. Inom planområdet eller inom närområdet finns tillgång till förskolor, skolor och rekreationsområden med gång- och cykelförbindelser.*

Östra Eslöv är fattigt på parkmark, och det är t.ex. långt till närmaste lekplats.

*Kommentar:*

*Grönnya finns tvärs över gatan med skatepark och fruktlund.*

### **Översvämning och skyfall sid 17**

Bra! Att planen utgår från att tomten kommer behöva magasinera vatten vid ett skyfallsregn. Ska bli spännande att se hur exploatören väljer att utföra dessa åtgärder på gården.

Vi behöver kolla ALLA möjligheter i aktuella och kommande planer att ta hand om skyfall, så att inte detta skickas vidare från fastigheten, och gärna ta hand om vatten som kommer till området också i vissa lägen.

*Kommentar:*

*Noteras*

## 2.2 Räddningstjänsten Syd

m.e

### Riskhänsyn

Räddningstjänsten Syd ser positivt på att planområdet planeras med parkering närmast järnvägen och bostäder så långt ifrån järnvägen som möjligt.

Räddningstjänsten noterar att föreslagna riskreducerande åtgärder är typiska för områden som bebyggs nära farligt godsled. Åtgärdernas effekt beskrivs dock inte i riskutredningen och det presenteras inte vad risknivån är efter att riskreducerande åtgärder införs. Räddningstjänsten ställer sig tveksam till effekten av flera av de föreslagna åtgärderna och att använda åtgärderna slentrianmässigt. Det är viktigt att säkerställa att de kommer fungera i praktiken och i förvaltningsskedet för aktuell byggnad. Åtgärder som föreslås för ventilation, fönster och fasad behöver fungera tillsammans som en helhet och en beskrivning av detta saknas i befintlig riskanalys.

För att åtgärden avstängningsbar ventilation (m4) ska fungera över tid är det en förutsättning att det finns information om funktionen samt att den kontrolleras regelbundet av fastighetsägaren. Eftersom aktuell plan avser vanliga bostäder med fönster mot järnvägen och eventuellt även balkonger kan åtgärdens effekt dock ifrågasättas. Räddningstjänsten bedömer att åtgärden är bra för att hindra spridning av giftig gas in till byggnaden men det behöver förtydligas hur åtgärden ska fungera i praktiken och vem som ansvarar för att underhålla funktionen.

Räddningstjänsten är tveksam till om åtgärden obrännbar fasad som uppfyller minsta brandtekniska klass EI 30 (m2) behöver finnas. För denna typ av byggnad ställs redan höga krav på fasadmaterialet i Boverkets byggregler (BBR). Åtgärden brandteknisk klassad fasad i EI 30 används vanligtvis tillsammans med ej öppningsbara fönster i samma brandtekniska klass för att få avsedd effekt. I riskanalysen anges att fönster kan utföras utan brandteknisk klass. Räddningstjänsten bedömer att det då är svårt att förstå vad syftet med planbestämmelsen m2 är eftersom det inte framgår i riskanalysen. Riskanalysen behöver uppdateras med vilken typ av scenario som åtgärden ska skydda mot för att det ska gå att avgöra om den behöver finnas. Om det bestäms att planbestämmelse m2 ska vara kvar måste den skrivas om på plankartan så att det står EI 30 istället för IE 30.

Planbestämmelse m1 behöver förtydligas. Det behöver framgå om det är befintlig järnvägsvall eller mur som avses eller om det är en ny mur som ska upprättas. Det behöver framgå på vilken fastighet muren/vallen finns/ska finnas. Om muren inte kan placeras på Abborren 9 ser räddningstjänsten svårigheter med att säkerställa denna åtgärd. Åtgärden kan även behöva stämmas av med Trafikverket. Det behöver också framgå vad syftet med muren är och hur den ska utformas för att få avsedd effekt (konstruktion, höjd och material).

Planbestämmelse m6 bör förtydligas i planbeskrivningen och riskutredningen med vad som menas med stadigvarande vistelse. Det bör särskilt förtydligas i planbeskrivningen och riskutredningen vad som gäller för trädgården och planerad utemiljö (uteplatser, lekplatser etc.) och vad det blir för avstånd mellan järnvägen och trädgård/utemiljö. Det är bra att planbestämmelsen är tydlig med vilket avstånd som avses men det är definitionen av stadigvarande vistelse som bör utvecklas. Om det bara är aktuellt med parkering inom 40 m från järnvägen behövs ingen korrigering av denna planbestämmelse.

I analysen framgår det att beräkningarna görs på avstånd från spår 5 eftersom spår 6 endast används för lokal växling. För att detta ska vara ett giltigt antagande behöver det beskrivas tydligare varför avstånden inte räknas från spår 6 och även stämmas av med Trafikverket. Räddningstjänstens erfarenhet från andra planområden är att Trafikverket inte kan garantera att vissa spår aldrig kommer att användas för transport av farligt gods. Räddningstjänstens generella inställning är att avstånd alltid ska räknas från närmaste spår där farligt gods kan transporteras.

I riskanalysen framgår det att både Orkla och Kavli hanterar brandfarlig vara men att det bara är Orkla som hanterar ammoniak. Observera att även Kavli hanterar ammoniak vilket borde framgå i riskutredningen. Riskanalysen behöver uppdateras så att även ammoniakhanteringen på Kavli beaktas.

### **Brandvattenförsörjning**

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt Svenskt Vattens publikation P114 Distribution av dricksvatten. Avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil får inte överstiga 75 meter. Uppställningsplatsen får vara placerad maximalt 50 meter från byggnadens angreppsväg (normalt entrén). Byggherren ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd senast vid det tekniska samrådet.

### **Insatstid**

Området ligger inom normal insatstid.

### **Räddningstjänstens tillgänglighet**

Räddningstjänstens tillgänglighet till området bedöms god men observerar att det förekommer stödmurar och höjdskillnader mellan parkering och byggnad. Detta kan komma att påverka vilken utrymningsstrategi som kan användas för byggnaden då det ställs särskilda krav på uppställningsplatser m.m. som ska användas av räddningstjänsten. För detaljer om när utrymning kan ske med hjälp av räddningstjänsten och vilka krav som då ställs på ytorna runt byggnaden finns i våra råd och anvisningar – Utrymning med hjälp av Räddningstjänsten Syd. Räddningstjänstens tillgänglighet kommer även bevakas i bygglovsskedet men det är viktigt att redan i detaljplaneskedet börja fundera kring hur utrymning ska ske.

#### *Kommentar:*

*Bestämmelse om obrännbar fasad utgår. Yta som inte uppmuntrar till stadigvarande vistelse beskrivs och ges bestämmelse om tätvuxet buskage i handlingarna. Riskanalysen har uppdaterats för att inkludera spår 6 i bangårdsområdet. Muren uppförs en meter in på fastighet. Riskanalysen har uppdaterats så att Även Kavlis anläggningar beaktas, detta förändrar dock inga slutsatser.*

## **2.3 VA SYD**

**m.e**

VA SYD har tagit del av samrådshandlingarna och har följande att erinra mot detaljplanen.

Vi tycker det är positivt att dagvatten ska hanteras inom fastigheten innan det släpps till det allmänna systemet. Det är dock viktigt att detta tydliggörs även på plankartan, inte bara i planbeskrivningen. Att hantera dagvatten lokalt och vid källan är ett viktigt bidrag till en hållbarare dagvattenhantering.



**Planbeskrivningen:**

I syftet står att 1/3 av detaljplanen är till för trädgård och vattenhantering. Det bör tydligt framgå i planen vilket vatten det är som avses hanteras. Dagvatten och/eller skyfall? Denna vattenhantering ska även framgå på plankartan.

**Skyfall:**

Under rubriken "Förutsättningar" ska framgå att ytan idag är översvämningsdrabbad. Illustrationen på sidan 17 anger rinnvägar och vattenansamlingar vid ett 100-årsregn, beräknade med en modell. Här visas att ytan översvämmas till en höjd av 20-50 cm alternativt mer än 50 cm. Vid ett skyfall i augusti 2006 mättes en vattennivå på 20-30 cm upp inuti magasinet. Se bild nedan. Skyfallet 2006 beräknades motsvara ett 40-årsregn.

Med detta som bakgrund anser VA SYD att det till granskning bör göras en uppdaterad och mer detaljerad översvämnings-/skyfallshantering för specifikt Abborren 9. Översvämningsrisken ska hanteras som en risk, under en egen rubrik. Jämför detta med att det till exempel görs en specifik bulleranalys för fastigheten. I och med att området översvämmas så måste planen tydligt visa på riskerna och hur risken ska hanteras i framtiden. Vi saknar en redovisning för skyfallssituationen efter utbyggnad av den nya fastigheten. Under "Konsekvenser", i planbeskrivningen finns endast angivet översvämmingen för befintlig situationen. Planerad bebyggelse och höjdsättning finns inte med, vilket gör att den angivna skyfallssituationen är missvisande.

**Dagvatten:**

Under "Teknisk försörjning", står "Dagvatten fördröjs i centrala delen av fastigheten." Vi saknar en uträkning och redovisning för vilket vatten som ska fördröjas, hur mycket och på vilket sätt. Till granskning bör en utvidgad utredning och redovisning av dagvattenhanteringen göras.

VA SYD har uppgifter om att fastigheten förmodligen inte har separerat spill- och dagvattenledningar, enligt brevkorrespondens 2011. Det är viktigt att detta blir gjort i och med att fastigheten byggs om.

**Plankartan:**

Bestämmelse om vattenhantering ska tillämpas. Bestämmelse om minsta infiltrerbar- alternativt vegetationstäckt yta bör användas, för att få önskad effekt som beskrivs i planbeskrivningen. På plankartan anges ett lågområde med en markhöjd på max 61,5m. Parkeringsytan har en höjd på minst 62,5 m. Detta innebär att det i teorin kan stå 1 m vatten i lågområdet. Vilket vatten ska ta sig hit? Vatten från gatan? Om området avser att hantera vatten som kommer utifrån området, ska även rinnvägar höjdsättas. Områden för "Utfart" bör höjdsättas.

**"Undersökning om betydande miljöpåverkan Abborren 9 i Eslöv":**

På sidan 13 under punkten "Risker för människors hälsa eller miljön" ska risken för översvämming tas med under extrema naturhändelser. Fastigheten ligger i riskzonen att drabbas av översvämming. Det kan anses vara en betydande risk eftersom det redan hänt 2006 och 2017. Hur denna risk hanteras ska tas upp i dokumentet.



Figur ovan: Utdrag ur Swecos utredning efter skyfallet i Eslöv 2006. Regnet som orsakade översvämning motsvarade, enligt beräkningarna, ett 40-årsregn. Blåmarkerat område är baserat på privatpersoners och tjänstemäns bilder och berättelser och försäkrings/skyfallsutredningen som Sweco gjorde efter händelsen. Abborren 9 ligger inom det blåmarkerade området.



Fotot ovan är taget inne på Erikshjälpen i augusti 2006. Erikshjälpen ligger inne på fastigheten Abborren 9.

*Kommentar:*

*Plankartan är kompletterad med bestämmelser rörande dag- och skyfallsvatten. Planbeskrivningen är kompletterad med ny skyfallskartering och uppgifter om översvämningsrisker och dagvattenhanteringen specifikt för Abborren 9. Planbeskrivningen är kompletterad med uppgifter om vilket vatten som hanteras på tomten*

*Bestämmelse om infiltrerbar planteringsyta är införd.*

*Utfart höjdsätts. "Undersökning om betydande miljöpåverkan Abborren 9 i Eslöv" är kompletterad med uppgifter om översvämningsrisker.*

### 3. Sakägare, övriga

#### 3.1 Granne

m.e

Vi har invändningar mot planförslaget avseende antalet våningar på fastigheten Aborren 9 med hänvisning till att det är en avvikelse från kvarterets befintliga bevarade äldre mer småskaliga bebyggelse som inte i övrigt överstiger 4 våningar. Kvarngatan 10 B har en helt fönsterlös fasad norrut mot den planerade bebyggelsen och Vi anser att även fönster och balkonger på Aborren 9 skall följa detta exempel och inte tillåtas på södra fasaden högre upp i byggnaden.

Tilläts 6 våningar innebär det att det blir insyn på vår privata takterrass, (Kvarngatan 10 B). Detta är för oss helt oacceptabelt då huvudanledningen till att vi valt att bosätta oss centralt har varit på grund av denna unika oas mitt i staden. Nya byggnader i samma höjd eller däröver med fri insyn kommer att förstöra denna oas som vi idag betalar dyra pengar för att uppleva.

I övrigt har den presenterade riskanalysen inte gjorts för mer än 4 våningar se sidan 8 i Firetechs riskanalys citat: Områdesbeskrivning: "På kv. Abborren 9 ska ett flerbostadshus byggas. Byggnaden uppförs i 4 våningar".

En annan aspekt är den redan idag ansträngda situationen med ständigt fullsatta parkeringsplatser längs Kvarngatan. Det är mer eller mindre omöjligt för besökare att få plats. Att tillåta ytterligare 50 lägenheter kommer att göra en ansträngd situation än värre.

*Kommentar:*

*Takterrassen på Kvarngatan 10 B ligger cirka 70 meter bort från tilltänkt hus på Abborren 9 och med en mellanliggande fastighet för Brahehälsan. Vi bedömer därför att sex våningar bara kommer att innebära en mycket begränsad insyn på takterrassen. Tillkommande bebyggelse har egna parkeringar på tomten.*

Torsten Helander  
Planarkitekt