

Samhällsbyggnadsförvaltningen  
Planering & Utveckling

## Granskningsutlåtande

### **Detaljplan för del av Ludvigsborg 1:35, Röinge 2:2 och del av Röinge 2:1, i Ludvigsborg, Hörby kommun**

Planering & Utveckling har tagit fram ett förslag till detaljplan för del av Ludvigsborg 1:35, Röinge 2:2 och del av Röinge 2:1. Fastigheterna är privatägda. Planen benämns *Detaljplan för del av Ludvigsborg 1:35, Röinge 2:2 och del av Röinge 2:1*.

#### **Tidigare beslut i ärendet**

Byggnadsnämnden gav 2011-09-15 (§ 144) plan- och byggkontoret i uppdrag att ta fram en detaljplan för del av Ludvigsborg 1:35, Röinge 2:2 och del av Röinge 2:1. Byggnadsnämnden beslutade 2015-10-15 (§ 183) att sända ut detaljplanen på samråd samt att godkänna bedömningen att genomförandet av detaljplanen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. 11-18 § miljöbalken, varför en miljökonsekvensbeskrivning inte upprättades. Bygg- och miljönämnden beslutade den 17 juni 2020, § 87, att detaljplanen ska sändas ut på granskning.

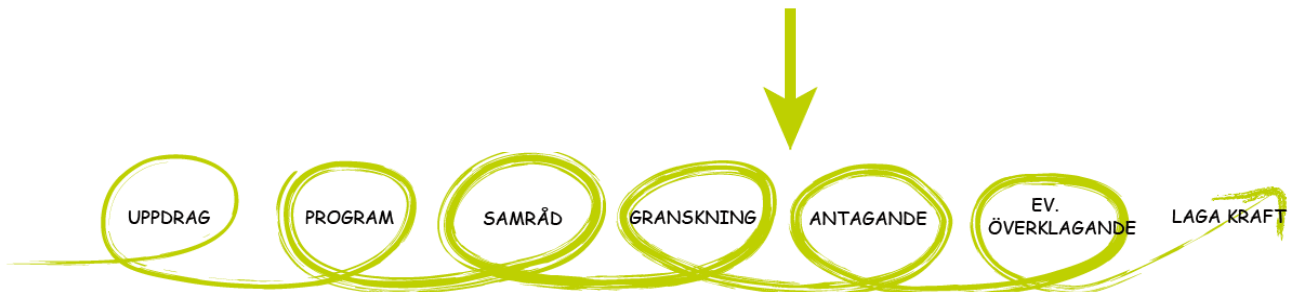
## Detaljplaneprocessen

Detaljplanen för del av Ludvigsborg 1:35, Röinge 2:2 och del av Röinge 2:1 handläggs med normalt förfarande i enlighet med plan- och bygglagen 2010:900, i dess lydelse från 2 maj 2011. Enligt plan- och bygglagen ska samråd ske när detaljplaner tas fram. Under detaljplaneprocessen har samråd skett med myndigheter, statliga och kommunala instanser, sakägare och andra som kan ha intresse av planen både under samråd.

Detaljplanen har varit utskickad på samråd under perioden 2015-10-28 till 2015-12-09. För utbyte av information och synpunkter hölls ett samrådsmöte 2015-11-17. I samrådsredogörelsen har samtliga yttranden som inkommit under samrådstiden sammanställts och kommenterats.

Detaljplanen har varit utskickad på granskning under perioden 2020-06-26 till 2020-07-17. I detta granskningsutlåtande har samtliga yttranden som inkommit under granskningstiden sammanställts och kommenterats.

Nästa steg i detaljplaneprocessen är att detaljplanen tas upp för beslut om antagande. Detaljplanen antas och vinner laga kraft tre veckor efter antagandebeslut om inga överklaganden inkommer.



## Planering & Utveckling

### Syfte och huvuddrag

Syftet med detaljplanen är att inom fastigheterna Ludvigsborg 1:35, Röinge 2:2 samt del av Röinge 2:1 pröva möjligheten till bostadsbebyggelse om ungefär 100 bostäder samt allmän platsmark för gata, natur och park. Detaljplanen möjliggör även för ny gång- och cykelväg genom området. Aktuellt planförslag har tagit skyddade biotoper i beaktande och planerat för att undvika påverkan på dessa naturmiljöer. Detta innebär att bebyggelsen smälter in bättre i omgivningen och får en särskilt nära anslutning till naturen med en rad bevarade ekosystemtjänster.

### Inkomna yttranden under granskning

Länsstyrelsen	med synpunkter
Lantmäteriet	med synpunkter
Trafikverket	med synpunkter
Region Skåne	ingen erinran
Tekniska nämnden	med synpunkter
Bygg- & Miljö	med synpunkter
Höörs kommun	ingen erinran
Mittskåne Vatten	med synpunkter
Räddningstjänsten Skånemitt	med synpunkter
E.ON	med synpunkter
Skanova	med synpunkter
PostNord	med synpunkter
MERAB	ingen erinran
Ludvigsborgs Byförening	med synpunkter
Hyresgästföreningen Kristianstad-Bromölla-Hörby	ingen erinran
Sakägare 1	med synpunkter
Sakägare 2	med synpunkter
Sakägare 3	med synpunkter
Sakägare 4	med synpunkter
Sakägare 5	med synpunkter
Fastighetsägare 1	med synpunkter
Fastighetsägare 2	med synpunkter
Fastighetsägare 3	med synpunkter
Fastighetsägare 4	med synpunkter
Fastighetsägare 5	med synpunkter
Fastighetsägare 6	med synpunkter

## Planering & Utveckling

### Redovisning av inkomna yttranden och kommentarer:

Samtliga inkomna yttranden redovisas och kommenteras var för sig i detta granskningsutlåtande. Nedan görs korta sammanfattningar av de inkomna synpunkterna under samrådet och granskningen. Slutligen sammanfattas de synpunkter som inte tillgodosetts.

### Sammanfattning synpunkter under samrådet:

De inkomna synpunkterna under samråden handlar sammanfattningsvis om:

- Hushållning av mark- och vattenområden
- Dagvattenhantering
- Dagvattenutredning
- Biotopskyddsområden
- Miljöpåverkan, landskapsbild och kulturmiljö
- Fornlämningar
- Djurliv
  
- Fastighetsrättsliga frågor
- Fastighetskonsekvenser
- Skydd av ledningar
- Vatten- och avloppsförsörjning
- Vägsamfälligheter
  
- Trafiksäkerhet vid anslutningen Röingevägen-Fulltoftavägen (väg 1341)
- Anslutningar för kollektivtrafik
- Gång- och cykelvägar
- Åtkomlighet för räddningsinsats
- Trafikflöden och trafikutredning
  
- Översiktsplanering Ludvigsborg
- Störningar under byggnationen
- Värdeinsknning.

### Synpunkter från samrådet som inte tillgodosetts:

De synpunkter som inte tillgodosetts under detaljplaneprocessen handlar om:

- Störningar under byggnationen
- Utsikt
- Fastighetsstorlekar

## Planering & Utveckling

- Placering av kvartersmark
- Värdeinsänkning och förlorade hyresintäkter.

### **Sammanfattning synpunkter under granskningen:**

De inkomna synpunkterna under samråden handlar sammanfattningsvis om:

- Markföreningar
- Planteknik
- Fastighetsrättsliga frågor
- Trafiksäkerhet
  
- Allergener
- Buller
- Hushållning av (jordbruks-)mark
- Energi
- Dagvattenutredningen
- Dagvattenhantering
- Trafikutredningen
- Byggnadshöjder och -storlekar
  
- Vatten- och spillvattenförsörjning
- Brandvattenförsörjning
- Ledningar
  
- Miljöpåverkan, landskapsbild och kulturmiljö
- Djurliv
  
- Trafiksäkerhet vid anslutningen Röingevägen-Fulltoftavägen (väg 1341)
- Utbyggnad av allmänna platser
- Gång- och cykelvägar
- Trafikflöden och trafikutredning
  
- Omfattningen av föreslagen exploatering
- Översiktsplanering Ludvigsborg
- Störningar under byggnationen
- Värdeinsänkning
- Förslag på redaktionella ändringar.

**Synpunkter från granskningen som inte tillgodosetts:**

De synpunkter från granskningen som inte tillgodosetts under detaljplaneprocessen handlar om:

- Omfattningen av föreslagen exploatering
- Översiktsplanering Ludvigsborg
- Störningar under byggnationen
- Värdeminskning.

## Granskning – inkomna yttranden

### Länsstyrelsen Skåne

Planförslaget har varit på samråd under 2015. I samrådsskedet yttrade sig Länsstyrelsen angående risk för översvämning och miljökvalitetsnormer för vatten (Länsstyrelsens Dnr 402-30613-15). Dessa frågor är tillgodosedda i granskningsskedet. Dock har ny kunskap om markföroreningar kopplade till gårdsbyggnad/jordbruksfastighet gjort att Länsstyrelsen i detta skede har synpunkter på denna fråga.

### Länsstyrelsens formella synpunkter

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen.

#### *Hälsa och säkerhet – markföroreningar*

Planförslaget redogör för att det inom planområdet inte finns några kända markföroreningar. Inom planområdet finns dock en gårdsbyggnad/jordbruksfastighet. Gårdsmiljöer kan ofta vara förorenade med oljekolväten, bekämpningsmedel, PCB m.m. Vid misstanke om förorening kopplad till historisk verksamhet inom planområdet ska marken undersökas. Länsstyrelsen konstaterar att frågan om markföroreningar inte har utretts och redovisats tillfredsställande. En historisk inventering som omfattar hela planområdet är ett lämpligt sätt att utreda misstanke om förorening och en provtagningsplan kan behöva tas fram som utgå från denna. Det ska av planhandlingarna och utredning framgå vilka markföroreningar som är aktuella inom området och vilka efterbehandlingar som krävs för att göra marken lämplig för ändamålet, vilket saknas. Om marken visar sig vara förorenad ska kommunen bedöma om någon efterbehandlingsåtgärd kan säkerställa att marken blir lämplig för det föreslagna ändamålet. Markens lämplighet kan säkerställas antingen genom att avhjälpandeåtgärder genomförs innan planen antas eller genom villkorat bygglov enligt PBL 4 kap. 14§. För att använda bestämmelsen i 4 kap. 14 § punkt 4 PBL ska det vara säkerställt att marken genom avhjälpandeåtgärder blir lämplig för sitt ändamål, samt att avhjälpandeåtgärderna är realistiska och genomförbara. Åtgärderna ska vara så preciserade att det är möjligt för den enskilde fastighetsägaren att förutsäga vilka fysiska åtgärder som krävs och hur mycket de kan kosta.

### Länsstyrelsens rådgivning

#### *Information om fornlämningar*

Länsstyrelsen menar att text om fornlämningar i planbeskrivningen ska ersättas med: En arkeologisk utredning utfördes av Skånearkeologi under 2015, denna följdes av en arkeologisk förundersökning 2016. Resultatet av utredningen har föranlett Länsstyrelsen att släppa hela området och statusen är att fornlämningsområdena anses utredda och borttagna. Det finns därför inget hinder för exploatering i enlighet med planförslaget.

## Planering & Utveckling

Länsstyrelsen har en övrig synpunkt gällande genomförandet. I direkt anslutning till planområdet finns två fornlämningar i form av gravar, registrerade som L1989:2606 (tidigare Fulltofta 30:1) och L1989:2643 (tidigare Fulltofta 31:1). Gravarna får inte skadas i samband med genomförandet av planen. Särskilt L1989:2643 (Fulltofta 31:1), som ligger i åkermarken på ett mindre impediment endast 25 m från den västra plangränsen, bör märkas ut under byggtiden.

### *Råd om planteknik*

Sedan planarbetet inleddes så har lagstiftningen förändrats. Därför vill Länsstyrelsen erinra om att det för en- och två bostadshus nu finns flertalet lovbefriade åtgärder som tillåts utöver byggrätt. Detta behöver tas hänsyn till då planbestämmelser om komplementbyggnader på aktuell plankarta annars kan bli otydliga med hänvisning till tydlighetskravet.

### *Länsstyrelsens bedömning*

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende hälsa och säkerhet- markföroreningar, varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11§§ PBL.

## Planering & Utvecklings kommentar:

- Enligt Länsstyrelsens rekommendation har det utförts en historisk inventering över området samt en översiktlig miljöteknisk undersökning inom fastigheterna Röinge 2:1, Röinge 2:2 och Ludvigsborg 1:35. Den miljötekniska undersökningen har baserats på den historiska inventering som utförts.

Den historiska inventeringen av markens användning visar 1) att jordbruksmaskiner inte förvarats på platsen, med undantag för en enstaka traktor mellan 1958–1976, 2) att marken inte besprutats sedan åtminstone 1980 och 3) att inga traktorer, maskiner eller dieseltankar förvarats på platsen sedan 1976.

Den miljötekniska undersökningen utfördes genom att gräva fem stycken provgropar inom aktuella fastigheter. I utförd översiktlig markundersökning har det i en punkt i anslutning till gårdsbyggnation påvisats halter av PAH-H överstigande Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig mark.

- Planbeskrivningen kompletteras med resultatet från utredningen samt de åtgärder som krävs för att säkerställa att marken blir lämplig för föreslaget ändamål.
- Med hänvisning till preciserade åtgärdsförslag i planbeskrivningen säkerställs markens lämplighet genom villkorat bygglov i plankartan. Bestämmelsen gäller hela plankartan.



## Planering & Utveckling

- Text om fornlämningar i planbeskrivningen ersätts enligt rekommendation.
- Informationen om skydd av gravar förs in under genomförandedelens upplysningar i planbeskrivningen med hänvisning till 2 kap. 6 § KML.
- Planbeskrivningen kompletteras med förtydligande kring vilka byggnader som omfattas av bestämmelserna om placering p<sub>3</sub>–p<sub>5</sub>. Bestämmelserna omfattar inte de åtgärder som kan uppföras med hjälp av 9 kap 4–4b §§ PBL (friggebodar, attefallshus och attefallstillbyggnader).

---

### Lantmäteriet

#### Plankarta med bestämmelser

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

#### Planbeskrivning

I planbeskrivningen nämns att det inom planområdet finns befintliga VA-ledningar och att vissa av dem är skyddade genom ledningsrätt. Lantmäteriet kan inte se att det finns någon ledningsrättsupplåtelse inom planområdet. Är det pågående förrättning eller är rättigheten egentligen av annan typ än just ledningsrätt?

#### *Genomförandebeskrivning*

I genomförandebeskrivningen saknas information om de inlösenregler som gäller för allmän platsmark. Det framgår att fastighetsbildning kommer att ske till kommunal fastighet, men inte om den är tänkt att grundas på överenskommelse eller ej. Kommunens rättigheter och skyldigheter när det gäller markinlösen av allmän plats med kommunalt huvudmannaskap måste förtydligas.

Information saknas om de ekonomiska följor som uppkommer vid förrättning där servitut upphävs. Vid upphävande av servitut utan överenskommelse så aktualiseras ersättningsfrågan. Värdering görs av Lantmäteriet enligt reglerna i FBL.

Lantmäteriet vill påpeka att gällande bestämmelserna i AL 40 a § så är lydelsen **inte** att ägaren till fastigheten som befrias från belastning ska betala ersättning till de fastigheter som deltar i GA:n om det uppkommer en skada. Det som gäller är att ägaren av fastigheten som befrias från belastning ska betala ersättning enligt FBL 5:10-12.

Med koppling till skrivelsen att ”Nya ledningar som eventuellt behöver förläggas inom kvartersmark säkras genom att ledningsrätter bildas för dess ändamål.” är det inte säkert att ledningsrätt kan bildas om det inte finns planstöd för det genom u-område. Skrivelsen återfinns på sidan 47.

## Planering & Utveckling

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Bestämelseformulering för planbestämmelse om utfartsförbud ändras till ”Utfartsförbud för fordonstrafik” för att förtydliga att endast fordonstrafik avses.
- Det finns inga ledningsrätter inom planområdet. Ledningar inom planområdet ligger inom ledningsservitut. Felet i planbeskrivningen rättas.
- Inlösen av allmän plats är tänkt att i första hand ske genom överenskommelse med berörda fastighetsägare och samfälligheter.

Om mark enligt en detaljplan ska användas för en allmän plats som kommunen är huvudman för, är kommunen skyldig att på fastighetsägarens begäran lösa in marken. Skyldigheten gäller dock inte så länge som tillfällig användning av marken enligt detaljplanen får pågå. Detta regleras i PBL 14 kap 14, 20 §§. Inlösenkyldigheten är ovillkorlig och gäller så länge som detaljplanen gäller. Det saknar alltså betydelse om planen har genomförandetid eller inte.

Kommunen äger samtidigt rätt att lösa in mark som enligt detaljplanen ska användas för allmän plats som kommunen ska vara huvudman för enligt PBL 6 kap 13 §.

Genom särskilda bestämmelser i fastighetsbildningslagen, FBL 5 kap 5, 8 §§, kan fastighetsägaren även begära att kommunens inlösenkyldighet genomförs som fastighetsreglering. Detta är det i praktiken helt dominerande tillvägagångssättet.

Vid bestämmande av ersättning ska 4 kap. expropriationslagen (1972:719) tillämpas.

Samma ersättningsregler gäller även vid fastighetsreglering enligt fastighetsbildningslagen.

Planbeskrivningen uppdateras med informationen.

- Upphävande av servitut ska i första hand ske genom överenskommelse. Vid upphävande av servitut utan överenskommelse regleras ersättningsfrågan i beslut från Lantmäteriet enligt reglerna i FBL. Planbeskrivningen uppdateras med informationen.
- Texten i planbeskrivningen som berör 40 § AL ändras till att ägaren av fastigheten som befrias från belastning ska betala ersättning enligt FBL 5:10-12.

## Planering & Utveckling

- Enligt *Handbok LL* (ledningsrättslagen), utgiven av Lantmäteriet, framgår att det är möjligt att upplåta ledningsrätt utan uttryckligt planstöd. Om det i planen saknas bestämmelser som ger uttryckligt planstöd, innebär detta inte per automatik att upplåtelsen ska betraktas som att den strider mot planen. Att en sådan bestämmelse saknas kan bero på att det i framtagandet av detaljplanen inte ansetts nödvändigt att redovisa ledningen med t.ex. ett markreservat. I en sådan situation behöver upplåtelsen inte strida mot planen. Om viss infrastruktur förutsätts för att planen ska kunna genomföras, men uttryckligt planstöd saknas för dessa ledningar, bör ledningsrätt kunna beviljas om ledningsrätten inte inskränker byggrätten eller påverkar funktionaliteten ”tomt”.
- 

### Trafikverket

Behov av åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar till följd av exploateringen ska bekostas av kommunen/exploatören.

Trafikverket har inget att erinra.

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Informationen om kostnadsfördelning förs in i planbeskrivningen under genomförandebeskrivningens avsnitt om ekonomiska frågor.
- 

### Region Skåne

Region Skåne har inga synpunkter utifrån det regionala utvecklingsansvaret.

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Noteras.
- 

### Tekniska nämnden

- Anslutning till Fulltoftavägen bör få större utrymme i planen med ett område som gör det möjligt att ansluta Röingevägen vinkelrät mot Fulltoftavägen samt säkerställa siktlinjer.
- Gång- och cykelvägen borde samordnas med en lokalgata för att öka tryggheten, samordna belysning m m.
- Hastigheten bör sänkas till 40 km/tim.

## Planering & Utveckling

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Anslutningen till Fulltoftavägen från Röingevägen har fått större utrymme i planen och innehåller nu en inre kurvradie på 7 meter samt möjligheten att i framtiden ansluta Röingevägen vinkelrätt mot Fulltoftavägen.
- Rekommendationen för utformningen av gång- och cykelvägar förs in i planbeskrivningen under genomförandebeskrivningens avsnitt om tekniska frågor, eftersom planförslaget inte omfattar exakt placering av gång- och cykelvägar.
- Hastighetsbegränsningen på väg 1341 vid korsningen Fulltoftavägen-Röingevägen är i dagsläget 70 km/h. Kommunen avser att sänka hastighetsbegränsningen för nämnd vägsträcka till 40 km/h. P&U föreslår även att införa antingen väjnings- eller stopplikt från Röingevägen ut mot väg 1341, i syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten. På Kvarndammsvägen och östra delen av Röingevägen är hastighetsbegränsningen 40 km/h. Förslagen förs in i planbeskrivningen under genomförandebeskrivningens avsnitt om tekniska frågor.

---

## Bygg & Miljö

### Motivering till yttrande

- Den befintliga hästgården inom området ska avvecklas efterhand enligt planbeskrivningen. Detta är dock inget som kan regleras i detaljplanen. Hästgårdens placering kan hindra möjligheten att ge bygglov för bostäder med hänsyn till närheten av hästallgener. Detta kan innebära att stora delar av planområdet inte kan nyttjas trots att detaljplanen vinner laga kraft, så länge hästverksamheten fortgår.
- Planen har inte i tillräcklig utsträckning utrett frågan om buller. Redovisning av beräknade bullervärden i enlighet med 4 kap 33a § PBL saknas i planbeskrivningen. Vid ansökan om bygglov inom en detaljplan är det praxis att frågan om buller är utredd på ett sådant sätt att området kan bedömas som lämpligt att bebygga. En bullerutredning är kostsamt för en individuell byggherre. Men vid varje bygglovsansökan behöver denne då bekosta en sådan utredning, om det inte finns klarlagt redan i detaljplaneprocessen.
- Produktiv jordbruksmark tas i anspråk enligt förslaget i planbeskrivningen. Områdets jordbruksmark har klass 4 på en 10-gradig skala. Enligt kommunens översiktsplan bör brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk endast för allmänna intressen som inte kan tillgodoses på ett rimligt sätt på annan plats. Kommunens ställningstagande är att bördig mark i första hand

## Planering & Utveckling

ska reserveras för kommande generationer. Ianspråkstagande av jordbruksmark för bostäder och verksamheter bör undvikas om inte satta riktlinjer i översiktsplanen följs eller särskilt motiv finns som motivering.

I planbeskrivningen anger ni att tätorterna i Hörby kommun är till stor del placerade i anslutning till jordbruksmark och natursköna skogsområden, vilket medför att det kan vara svårt att hitta lämpliga områden för utbyggnad. Ni anger även att aktuell jordbruksmark är graderad till klass 4, vilket innebär en relativt låg gradering. Vi delar ovan bedömning.

- I planbeskrivningen anger ni inte något om klimatpåverkan och att området behöver anpassas till de konsekvenser ett förändrat klimat innebär. Vi ser det som möjligt att titta på möjligheterna att t ex placera byggnader för att utnyttja mikroklimatet (vindskydd, solenergi mm), använda bästa miljömässiga alternativ för uppvärmning, gröna tak och småskalig energiproduktion.
- Vi har granskat dagvattenutredningen och har följande kommentarer till denna:

Flera dagvattendammar planeras att fungera som fördröjningsdammar och avrinning kommer ske till befintliga svackdiken, och en bäck. Det hade varit önskvärt med förtydligande vilket vatten det rör sig om som ska avledas till dessa.

Det står i utredningen att dagvattnet inte förväntas vara förorenat. Vi anser dock att viss förorening alltid kan finnas från t ex parkeringsytor. Det bör även finnas med hur man tänker kring eventuella utsläpp som kan förorena dagvattnet och hur det kan förebyggas.

I planbeskrivningen tar ni upp miljö kvalitetsnormerna för vatten och vilka ytvattenförekomster som skulle kunna påverkas av eventuella föroreningar från planområdet. Däremot saknas en analys av om det finns risk att miljö kvalitetsnormerna inte kan klaras.

Beroende på vad det är för dagvatten och hur det ska tas om hand, kan anläggningarna vara anmälningspliktiga till tillsynsmyndigheten. En grävning för anläggande av utlopp, skyddsdikning eller markavvattning till en recipient kan vara vattenverksamhet och behöva anmälas till länsstyrelsen.

- Trafikutredningen anger på sidan 3 en trafikmätning från 2015 och hur många fordon som då passerade per årsmedeldygn. På sidan 4 anges en mätning från 2016 som den senaste mätningen och hur många fordon som då passerar per årsmedeldygn. Vi ser det som onödigt att ha med två mätningar, det borde räcka med den senaste.

## Planering & Utveckling

I utredningen anges att belastningen på Fulltoftavägen kan öka med ca 30 fordon per år, och att det i sig är en ganska liten ökning och bör utan större bekymmer rymmas på Fulltoftavägen. Denna väg och framförallt korsningen med Ludvigsborgsvägen inne i Ludvigsborg är under vissa tider på dygnet hårt belastad med både personbilar och bussar som ska mötas på den relativt smala vägen. Vi anser att en mer noggrann analys bör utföras av hur planområdet kan påverka fordonstrafiken på Fulltoftavägen, och framförallt bullerpåverkan på bostäderna längs vägen.

- Byggnadshöjden är på flera ställen angiven till 4,2 meter. Måttet avviker från vad som normalt brukar nyttjas i en detaljplan för att tillåta en och en halv våning vilket är 3,5 meter. Ni bör inkludera en förklaring i planbeskrivningen till hur ni kommit fram till detta mått och hur det är tänkt att det ska nyttjas. Måttet är inte felaktigt om man vill möjliggöra för intressanta arkitektoniska lösningar, men detta bör då framgå tydligt i planbeskrivningen.
- Planbestämmelse f1 har ett syftningsfel, ni bör byta ut ordet ”för” mot mer passande ord så att syftet bevaras, alternativt att ni skriver om meningen. I planbeskrivningen är den förklarande texten mycket otydlig och ni bör se över den.
- För rad-, par- och kedjehus blir byggrätten 105 m<sup>2</sup> vid nyttjande av den minsta tillåtna tomtstorleken. Vi bedömer att detta kan vara en något snävt tilltagen byggrätt, då det ger liten möjlighet till komplementbyggnader så som carport eller förråd. Visserligen kan vissa av dessa åtgärder eventuellt utföras som lovbeFriade friggebodar eller attefallsåtgärder, men detta är endast under förutsättning att byggnaderna uppfattas som sammanbyggda enbostadshus. Ett alternativ hade varit att lägga till en planbestämmelse som tillåter uppförandet av en mindre komplementbyggnad på ca 15-20 m<sup>2</sup> utöver den satta byggrätten.
- Marken runt område E1 bör inte vara prickat. Av erfarenhet från flera tidigare bygglovsansökningar kommer det vid något tillfälle att tillkomma en nätstation, krävas en större yta eller att placeringen behöver justeras, och då försvåras ärendet genom att marken inte får bebyggas. Om avstånd till gräns krävs kan detta vara ett alternativ istället för prickad mark.
- Placeringen av prickad mark inom de smalare kvarteren kan försvåra placering av gemensamma komplementbyggnader för par-, rad- och kedjehus. I nybyggda områden placeras dessa ofta i hörnan på tomten för att möjliggöra en välplanerad utemiljö.
- En illustrationsbild hade varit bra för att visa hur området skulle kunna utnyttjas.
- Ni bör inkludera en planbestämmelse om att byggnader ska utföras radonskyddade. Den kan utföras som en generell planbestämmelse.

**Planering & Utvecklings kommentar:**

- Synpunkt om avveckling av hästgårdsverksamhet noteras.
- Enligt 4 kap 33 a § PBL ska planbeskrivningen innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller om det inte kan anses obehövt med hänsyn till bullersituationen. P&U bedömer, med stöd från översiktlig bullerberäkning av Ramböll (2011) samt översiktlig beräkning enligt nedan, att vidare utredning av omgivningsbuller på platsen är obehövt med hänsyn till bullersituationen.
- Synpunkt om ianspråkstagande av jordbruksmark noteras.
- Möjligheten att med hjälp av byggnaders placering, byggnadernas alternativ för uppvärmning, takutförande och energiproduktion regleras inte i detaljplanen, utan beslutas i ett senare skede. Detaljplanen lämnar möjligheten att arbeta för ett gott mikroklimat genom dess flexibilitet.
- I dagvattenutredningen på sidan 9 presenteras en tabell över beräkningen av behovet av fördröjningsvolym, vilket beräknas uppgå till 2908 kbm. Siffran har därefter legat till grund för dimensioneringen av fördröjningsdammarna. De ytor som ligger till grund för beräkningen av fördröjningsbehovet är:
  - Bostadsexploatering
  - Transformator
  - Hårdgjorda uppfarter
  - Hårdgjort, gata
  - Grönremsor längs gator
  - GC-väg
  - Parkyta
  - Övrig grönyta ( tomt)
  - Dammar.

Vattnet som leds till dammarna kommer från ovanstående typer av ytor.

- Dagvattenutredningen visar vilken recipient är för området och hur dagvattnet ska ledas dit. Recipient är Kvesarumsån som mynnar i Östra Ringsjön inom Rönne å avrinningsområde. Statusklassningen för Kvesarumsån är enligt VISS måttlig ekologisk status och uppnår ej god kemisk status. Bedömningen är att planerad åtgärd inte påverkar statusklassningen negativt. Bedömningen grundas på att dagvattnet från området kommer att genomgå en rad fördröjningsdammar och öppna diken innan det når recipient, vilket sker med flödes hastigheten 1,5 l/(s\*ha). Detta tillåter dels avlagring genom sedimentering av

## Planering & Utveckling

partikelbundna föroreningar, samt ökad möjlighet att kunna åtgärda eventuella flytande föroreningar innan de kommer fram till recipienten.

- P&U bedömer, utifrån ovanstående resonemang, att genomförandet av detaljplanen medför en försumbar risk för påverkan på miljökvalitetsnormerna för vatten i berörda ytvattenförekomster. Planbeskrivningen kompletteras med resonemanget och slutsatsen.
- Det finns utrymme för upplysningar i planbeskrivningen under genomförandebeskrivningen. P&U har övervägt att upplysa om anmälningsplikt för vattenverksamhet, men gör bedömningen att allmängiltiga upplysningar i avsnittet ger uttryck för att listan med upplysningar om genomförandet ska vara komplett, vilket den sällan kan vara. För att undvika misstolkningar har P&U valt att inte lista allmängiltiga regler, såsom anmälningsplikt för vattenverksamhet. Det är istället upp till exploatören att följa gällande regler.
- Två mätningar fördelade över ett års tid kan anses ge ett starkare underlag för nulägesbeskrivningen än en mätning vid ett enstaka tillfälle, av den naturliga anledningen att större urvalsstorlek ökar tillförlitligheten hos datan. Det vore möjligt att argumentera för att ännu fler mätningar hade ökat trovärdigheten hos trafikutredningen, snarare än tvärtom.
- Enligt trafikutredningen förväntas årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på Fulltoftavägen öka med 400–500 fordon per dygn i samband med genomförandet av planen. Denna siffra grundar sig i antagandet att varje hushåll genererar 5 fordonsrörelser per årsmedeldygn. Detta antagande har i sin tur stöd från Trafikverket, vars verktyg för beräkning av trafikallsträng ger att 100 hushåll genererar ungefär 500 f/åd. Bebyggelsen kan därmed rimligen antas generera ungefär 500 f/åd.

Trafikutredaren tillsammans med P&U gör fortsatt bedömningen att Fulltoftavägen kan hantera den ökade belastningen.

- Riktvärdet för trafikbuller vid bostadsbyggnader är 50 dBA på uteplats respektive 60 dBA vid fasad enligt Svensk författningssamling SFS 2015:216, *Förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader* och SFS 2017:359, *Förordning om ändring i förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader*.

Vad gäller buller från Fulltoftavägen har en beräkning gjorts utifrån metoden som beskrivs i skriften *Hur mycket bullrar vägtrafiken?* från Boverket och Sveriges Kommuner och Landsting, 2016.



## Planering & Utveckling

För aktuellt planområde kan enligt nämnd metod konstateras att Fulltoftavägen idag (utan utbyggnad, ÅDT = 1270, skyltad hastighet = 70 km/h) ger upphov till  $dB_A < 50$  vid 60 meters avstånd från vägmitt.

Enligt samma metod kan det konstateras att Fulltoftavägen år 2040 (efter utbyggnad, ÅDT = 1735, skyltad hastighet = 40 km/h) ger upphov till  $dB_A < 50$  vid 50 meters avstånd från vägmitt. Närmsta bostad ligger cirka 100 meter från vägmitt. Tack vare sänkningen av skyltad hastighet klaras riktvärdena enligt ovan med god marginal.

P&U bedömer, med stöd från ovanstående beräkning samt översiktlig bullerberäkning av Ramböll (2011), att redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller i planbeskrivningen är obehövligt i enlighet med 4 kap 33 a § PBL.

Med tanke på den goda marginal som finns för bullersituationen görs även bedömningen att det är obehövligt att göra mer noggranna beräkningar för trafikmängden på Fulltoftavägen med avseende på bullerpåverkan vid planerade bostäder.

- Syftet med att sätta byggnadshöjden till 4,2 meter är att möjliggöra för fler arkitektoniska lösningar än vad 3,5 meters byggnadshöjd tillåter.
- Planbestämmelse  $f_1$  har formulerats om till ”Utan hinder från höjdbestämmelser får takkupor och frontespiser uppföras till högst en tredjedel av takets sammanlagda längd.” Dessutom har planbeskrivningen förtydligats avseende planbestämmelse  $f_1$ .
- Byggrätten kompletteras med en planbestämmelse som tillåter uppförandet av en mindre komplementbyggnad på 20 kvm utöver den satta byggrätten.
- Prickmark kring transformatorstationen tas bort och ersätts med bestämmelse på kvartersmark vid transformatorstationen som följer ”Byggnad eller upplag ska placeras minst 5 meter från transformatorstation.”
- Bestämmelsen ” $p_5$  – Komplementbyggnad för rad-, par- och kedjehus får sammanbyggas i fastighetsgräns” syftar till att möjliggöra ändamålsenlig placering av komplementbyggnader, till exempel i hörnet av fastigheten.
- Det går inte att presentera *en* illustrationsplan utan att riskera missförstånd. Istället måste flera illustrationsplaner tas fram, vilket medför en arbetsmängd som inte ryms inom ramen för aktuell detaljplan. I normala fall tas flera illustrationsplaner fram som exempel på hur området skulle kunna utnyttjas.

## Planering & Utveckling

- Boverkets byggregler anger att gränsvärdet för radonhalt och gammastrålning i nya byggnader är 200 Bq/m<sup>3</sup> inomhusluft respektive 0,3 µSv/h. Detta gäller för rum där människor vistas mer än tillfälligt (Boverket, *Regler och vägledning för radon vid nybyggnation*).

Byggreglerna anger däremot inte vilka tekniska lösningar man ska använda för att gränsvärdena ska uppfyllas (Boverket, *Regler och vägledning för radon vid nybyggnation*).

Byggherren ansvarar för att dessa regler uppfylls vilket medför att kontrollplanen i flertalet fall har kontrollpunkter för förebyggande radonåtgärder (Boverket, *Regler och vägledning för radon vid nybyggnation*).

BBR och PBL reglerar redan att byggherren ansvarar för att byggnader utförs på ett sätt som uppfyller kraven på radonhalt i inomhusluften i BBR. Enligt 4 kap. 32 § PBL får detaljplanen inte vara mer detaljerad än som behövs med hänsyn till planens syfte. En bestämmelse om att byggnader ska utföras radonskyddade utgör en detaljeringsgrad i strid med 4 kap. 32 § PBL, eftersom detta redan gäller enligt PBL och BBR.

---

## Höörs kommun

### Synpunkter

Höörs kommun har inga kvarstående synpunkter på planförslaget.

### Bakgrund

Vid samrådet 2015 uttryckte Höörs kommun synpunkter kring dels behovet av samordnad utbyggnad och finansiering av cykelbana längs väg 1341 och dels behovet av hänsyn till landskapsbild. När det gäller landskapsbilden har Hörby kommun därefter kompletterat beskrivningen och anpassat planförslaget.

När det gäller utbyggnaden av ny cykelbana längs väg 1341 är aktuell status att:

- Hörby kommun har tagit över huvudmannskapet för vägen på sin sida kommungränsen.
- Diskussioner pågår mellan Höörs kommun och Trafikverket om att även Höörs kommun ska ta över huvudmannskapet för knappt 300 m av vägen, fram till Sätöftavägen.
- Höörs kommun planerar att bygga ut cykelbana i denna sträcka i kommunal regi. genomförandet samordnas med Hörby kommun, för utbyggnad av cykelbana fram till Röingevägen.

## Planering & Utveckling

Utifrån nuvarande förutsättningar har Höör kommun inga invändningar mot planförslaget.

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Noteras.

---

## Mittskåne Vatten

Mittskåne Vatten har granskat planhandlingarna och är positiva till de tillägg som har gjorts sedan samrådsskedet. Följande synpunkter återstår.

### Vatten- och spillvattenförsörjning

Detaljplane förslaget innebär en ökad belastning på VA-systemet. Spillvatten- och vattenförsörjningen i Ludvigsborg sker genom överföringsledningar från Hörby, och kapaciteten på både omhändertagande av spillvatten och distribution av dricksvatten är begränsad. Mittskåne vatten kommer därför att behöva göra ytterligare kapacitetsutredningar och investeringar för att säkra spillvatten- och vattenförsörjningen för det aktuella planområdet likväl som för övriga Ludvigsborg.

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Synpunkt om ökad belastning på VA-systemets noteras.
- VA-kollektivet (MittSkåne Vatten) finansierar uppgraderingar som kommer flera abonnenter till nytta, medan kostnaden läggs på exploitören om arbetet görs enbart för det aktuella exploateringsområdet. Det vill säga: om det handlar om en överföringsledning som ska förse bara det aktuella området ska exploitören bekosta det (i det här fallet ledningen från angiven anslutningspunkt) medan uppdimensioneringar som behövs för att klara en allmänt större kapacitet ska ingå i underlaget för beräkning av VA-taxan. De åtgärder som krävs för att förstärka kapaciteten för hela Ludvigsborg ska belasta det allmänna VA-kollektivet.

---

## Räddningstjänsten Skånemitt

Räddningstjänsten har gått ifrån användning av konventionellt system för brandvattenförsörjning till alternativt system. Det innebär att längre avstånd mellan brandvattenposter än vad som beskrivits i detaljplanen tillåts, men ställer istället större krav på vattenflöde och tillförlitlighet på de vattenposter som finns. Systemet bygger på att räddningstjänstens tankfordon används för rundkörning och förser med brandvatten. Det är därför av största vikt att möjlighet för effektiv rundkörning finns, så att tankfordonen inte behöver backa längre sträckor. Räddningstjänsten uppmanar samhällsbyggnadsförvaltningen att planera för brandvattensförsörjningen i samråd med räddningstjänsten och MittSkåne Vatten.

## Planering & Utveckling

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Information om system för brandvattenförsörjning noteras.
- Det framgår inte ur yttrandet från Räddningstjänsten Skånemitt (RTJ) om RTJ anser att planens gatustruktur anses ge möjlighet för effektiv rundköning. Planering & Utveckling bedömer att möjligheten för effektiv rundkörning finns.
- Planering & Utveckling har löpande kontakt med Mittskåne Vatten angående all typ av vattenförsörjning till området, men kommer att ta särskild hänsyn till brandvattenförsörjningen i samråd med RTJ under kommande arbete. Enligt samråd med RTJ och Mittskåne Vatten finns en rad detaljerade krav på brandvattenförsörjning och placering av brandvattenposter. Detaljeringsgraden på dessa krav innebär att appliceringen av kraven tillfaller projekteringsstadiet som följer efter detaljplaneprocessen. Dimensionering av brandvattenförsörjning samt dimensionering och placering av brandvattenposter ska samrådas med Mittskåne Vatten samt Räddningstjänsten Skånemitt under projekteringsstadiet.

---

### E.ON

Ändringar har gjorts i elnätet sedan samrådet 2015, se därför bifogad karta.

Den tidigare luftledningen i planens södra del är nu nedgrävd i mark och således kan man i planbeskrivningen i kapitel ”Teknisk försörjning” avsnitt ”El, Tele, Fiber” ändra texten från ”I de södra delarna av området har E.ON Elnät en befintlig 6 kV luftledning” till ”I de södra delarna av området har E.ON Energidistribution AB en mellanspanningsluftledning”.

Vi noterar att kostnadsfrågan, information om transformatorstation samt information om utförande av markkablar och kabelskåp förts in i planbestämmelserna, vilket vi är tacksamma för. Vi noterar att E-området specificerats till E1- Transformatorstation i plankarta.

E.ON noterar att kommunen inte lägger ut l-område för lågspänningsluftledningen, med motiveringen ”ledningar inom allmän platsmark behöver inte omfattas av skyddsbestämmelser – dessa säkras genom servitut eller ledningsrätt” vilket vi godtar.

För flytt av befintliga- och anläggande av nya kablar krävs en god tidshorisont, och vi ber därför om tidig kontakt med lokaltekniker [kontaktuppgifter borttagna].

För övrigt ingen erinran.

## Planering & Utveckling

[Karta över kabelanläggning borttagen]

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Information om ändringar i elnätet noteras.
- Texten ”I de södra delarna av området har E.ON Elnät en befintlig 6 kV luftledning” ändras enligt föreslagen formulering: ”I de södra delarna av området har E.ON Energidistribution AB en mellanspanningsluftledning.”
- Upplysning om tidigt samråd med tekniker från E.ON avseende flytt av befintliga kablar samt anläggning av nya kablar läggs till i planbeskrivningen under genomförandebeskrivningens avsnitt om upplysningar.

---

## Skanova

Skanova har en kabelanläggning inom planområdet som kommer att beröras av planförslaget. Anläggningens läge (ej lägesinmätt) framgår ungefärligt av kartan nedan. Skanova yrkar med anledning av detta att följande införs i genomförandebeskrivningen:

”Flyttningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa Skanovas kabelanläggnings funktion ska bekostas av exploitören/fastighetsägaren.”

[Karta över kabelanläggning]

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Under avsnittet om el, tele och fiber i planbeskrivningens kapitel om planförslag finns upplysningen ”Exploitören ansvarar för samtliga kostnader kopplat till flytt, ombyggnation eller skada av ledningar som sker i samband med exploateringen.” Skrivelsen läggs även till i planbeskrivningen under genomförandebeskrivningens avsnitt om ekonomiska frågor. Skanova nämns som ett exempel på ledningsägare.

---

## PostNord

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid [kontaktuppgifter borttagna] för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

## Planering & Utveckling

### Planering & Utvecklings kommentar:

- PostNord har informerat om krav för posthantering under samrådet, vilket reflekteras i granskningshandlingarna genom samrådsredogörelsen samt ett avsnitt om posthantering i planbeskrivningen. Om posthantering står följande i planbeskrivningen: ”Vid nybyggnation av villor och radhus är det önskvärt att postlådan placeras i en lådsamling vid infarten till området för en effektiv posthantering. I flerfamiljshus ska postlådor samlas i en fastighetsbox på entréplan. Detta regleras dock inte i detaljplaneskedet.”

---

### MERAB

Merab har inget att erinra.

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Noteras.

---

### Ludvigsborgs Byförening

Vi är generellt positiva till att Ludvigsborg växer. Emellertid finns flera trafiksäkerhetsproblem i byn som vi anser måste avhjälpas, särskilt innan en ny plan beslutas.

Det gäller bl a GC-vägar inom byn, bl a längs Fulltoftavägen, samt hastighetsfrågor.

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Erinran från Ludvigsborgs Byförening framgår inte i klartext ur yttrandet, men vad gäller ”hastighetsfrågor” kan P&U uttrycka följande: Hastighetsbegränsningen på väg 1341 vid korsningen Fulltoftavägen-Röingevägen är i dagsläget 70 km/h. Kommunen avser att sänka hastighetsbegränsningen för nämnd vägsträcka till 40 km/h. P&U föreslår även att införa antingen väjnings- eller stopplikt från Röingevägen ut mot väg 1341, i syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten. På Kvarndammsvägen och östra delen av Röingevägen är hastighetsbegränsningen 40 km/h.

Vad gäller gång- och cykelvägar samt ”trafiksäkerhetsproblem” inom Ludvigsborg kan P&U påminna om att en detaljplan kan endast reglera åtgärder inom planområdet förutom om det finns särskilda skäl enligt plan och bygglagens fjärde kapitel 12 § punkt 3 (Boverket, *Planbestämmelser som saknar lagstöd*).

## Planering & Utveckling

För de gång- och cykelvägar som är aktuella inom planområdet gäller det som står i planbeskrivningen från granskningskedet: ”Flera olika tänkbara lösningar finns för anordnande av cykelväg i planens öst-västra riktning, varför cykelvägens placering inte preciserats i detta skede. Istället möjliggör detaljplanen utbyggnad av gång- och cykelväg inom samtliga områden inom planen med markanvändning NATUR.” samt att exploateringsavtalet som kommer att skrivas mellan Hörby kommun och berörd exploatör omfattar ”anläggande av gång- och cykelväg inom fastigheterna Ludvigsborg 1:35 samt del av Röinge 2:1”, enligt planbeskrivningen från granskningskedet.

---

### Hyresgästföreningen Kristianstad-Bromölla-Hörby

Vi har inget att erinra om gällande ovanstående detaljplaner.

#### Planering & Utvecklings kommentar:

- Noteras.

---

### Sakägare 1

Jag förvärvade min fastighet [borttagna personuppgifter] för drygt ett år sedan. Jag bor permanent i bostaden. Jag tog del av ”A1 plankarta Röinge” och kunde konstatera att planerad byggnation lämnade gott mått på 50- 60 m till min tomtgräns [borttagna personuppgifter]. Detta var avgörande för mig inför att köpa fastigheten.

Jag förstår att det måste bli vissa ommöbleringar efter ett samråd. Men att ca 60 m krymper till ca 5 m som närmast känns oacceptabelt och nedvärderande. Min fastighet har redan har en utsatt position i planen. Mitt förslag är att den tomten förläggs någon annanstans. Det blir trevligare för alla vi boende med en öppen yta där.

#### Planering & Utvecklings kommentar:

- Att ändra detaljplanen mellan samråd och granskning är ändamålsenligt, eftersom det som framkommit under samrådet kan behöva åtgärdas och därmed få uttryck i planen.

Enligt karta i planbeskrivningen (Karta över biotopskyddade områden som identifierats vid inventering Röinge 2:1 m fl, s. 18) har biotopskyddsområden påträffats i norra delen av planområdet. I föregående planförslag (t ex samrådshandlingen) låg bostadsmark

## Planering & Utveckling

placerad över dessa biotopskyddsområden, vilket är i konflikt med ekologiska värden.

Anledningen till att området för bostäder flyttats i norra delen av planen redogörs för i samrådsredogörelsen, en handling som hör till granskningshandlingarna: ”I aktuellt planförslag är bebyggelsen placerad så att den tar hänsyn till befintliga småvatten och åkerholmar. Bebyggelsen kan därmed genomföras utan att skada biotopskyddsområdena på platsen. Därmed bevaras goda förutsättningar för vattengynnade djur och växter.”

Planerad ny bostadsbebyggelse lämnar som minst ett avstånd på ca 10 meter till befintliga fastigheter (med undantag för den befintliga gården mitt i planen). Detta beror på att det finns ett förbud i detaljplanen mot att placera byggnad inom 4,5 meter från fasthetsgräns. Denna placering av ny bostadsmark är satt utifrån en avvägning mellan hänsyn till befintliga bostäder och bevarandet av biotopskyddsområden.

---

### Sakägare 2

Röingevägens anslutningen mot Fulltoftavägen och åtgärder för att säkerställa trafiksäkerheten bör redovisas och klargöras/utföras innan eller inom detaljplanens antagande. Mera konkret beskrivning av åtgärder som ska utföras, inte bara anges som "möjlig", "avses", "föreslås", och så vidare.

Utförandet av GC-stråken, som genom detaljplanen nu i princip endast redovisas som "möjliggörs att etableras inom naturanvändningen", bör utökas till att klarare redovisa åtminstone anslutningen mot Fulltoftavägen och vidare sträckning mot och till GC-vägen inom Hörs kommun. Detta bör vara helt beslutat och fastställt innan planen antas.

Dagvattnet från planområdet föreslås ledas via två öppna diken utanför planområdet vidare till Kvesarumsån. Det/de dikningsföretag som berörs bör utredas och aktiveras för att säkerställa en möjlig mottagning och vidaretransport av vattnet, så att inte marker kring dikena påverkas negativt för brukning och användning av dessa som åkermark/betesmark inom jordbruket.

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Anslutningen till Fulltoftavägen från Röingevägen har fått större utrymme i planen och innehåller en inre kurvradie på 7 meter samt möjligheten att i framtiden ansluta Röingevägen vinkelrätt mot Fulltoftavägen.



## Planering & Utveckling

Detaljplanen medför en rätt att utnyttja ett mark- eller vattenområde på ett visst sätt – därför används uttryck såsom ”möjlig”, ”avses”, ”föreslås” och så vidare. Användningsbestämmelser reglerar att endast angiven användning och utformning är tillåten, men ger ingen skyldighet att använda marken.

Kommunen är, som huvudman för allmän plats, enligt 6 kap. 18 § PBL endast skyldig att ställa i ordning allmän plats först efter hand som området exploateras.

Genomförandet av denna detaljplan kommer att ske med stöd av exploateringsavtal mellan Hörby kommun och berörd exploatör. Exploateringsavtalet upprättas i enlighet med för tiden gällande lagstiftning och ska undertecknas och godkännas av berörda nämnder innan detaljplanen antas.

Exploateringsavtalet ska i huvudsak omfatta:

- anläggande/ombyggnad av allmän platsmark
- anläggande av gång- och cykelväg inom fastigheterna Ludvigsborg 1:35 samt del av Röinge 2:1
- drift och underhåll av dagvattenhantering inom allmän platsmark
- anläggande och anslutning av ledningsnät
- övriga justeringar så som vägkorsningar med mera inom och i anslutning till planområdet där behovet anses väsentligt i förhållande till planerad exploatering.

Eftersom exploateringsavtalet omfattar de gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för, vilka behövs för att platserna inom detaljplanen kan användas för deras avsedda ändamål, bedömer P&U att ingen skyldighet åligger kommunen att inom ramen för detaljplanen ställa i ordning eller i högre grad precisera utformningen och placeringen av dessa allmänna platser.

Utformningen av detaljplaner görs alltid i avvägning mot 4 kap. 32 § PBL, som säger att ”Detaljplanen får inte vara mer detaljerad än som behövs med hänsyn till planens syfte.” Med exploateringsavtalet som stöd till genomförandet av detaljplanen görs bedömningen att detaljplanen inte behöver högre detaljeringsgrad i fråga om utformning och placering av allmänna platser.

- Dagvattenutredningen visar att det finns utrymme inom planområdet för att förse föreslagen exploatering med ett tillräckligt

## Planering & Utveckling

dagvattenhanteringssystem. Vidare visar dagvattenutredningen hur ett system av öppna diken, rörledningar och fyra separata fördröjningsdammar inom allmän platsmark kan fördröja vatten inom planområdet och ledas vidare till recipient med flödes hastigheten 1,5 l/(s\*ha), vilket motsvarar den naturliga avrinningen enligt *Dagvattenpolicy för Hörby kommun* (Mittskåne Vatten, 2017). Syftet med fördröjningsdammarna är inte att fungera som infiltrationsanläggningar. Recipienten för planområdets dagvatten är Kvesarumsån, vilken mynnar i Östra Ringsjön inom Rönne å avrinningsområde. Dagvattnet leds till Kvesarumsån via ett antal befintliga diken som passerar exploateringsområdet. Eftersom avrinningen sker med en flödes hastighet motsvarande den naturliga avrinningen påverkas inte vattnets normalstånd i dessa diken.

---

### Sakägare 3

Har mottagit ert brev om planer för området strax bakom min trädgård, och blev inte glad. Tyvärr är dessa planer nya för mig och hade jag vetat om dem hade jag inte bosatt mig här. Tystnaden, naturen, lugnet, det begränsade antalet hus och trafik var det som fick mig att flytta hit. Konsekvenserna av er detaljplan för Ludvigsborg och Röinge kommer helt klart att ändra på det och påverka miljön här ute.

- 100 hushåll – känns som på tok för många. Lilla Ludvigsborg vill vi ha kvar!
- 5,8 m höga hus – Lilla Ludvigsborg vill vi ha kvar!
- Biltrafiken – stor ökning av fordon och antalet resor som vägarna inte är dimensionerade för här. Tuffare för oss cyklister.
- Byggtrafik – byggtrafik under 10 års byggtid på dessa vägar . Kan inte hitta någon realistisk plan för det i era papper. Tuffare för oss cyklister.
- Ljudökning – Byggoväsen under 10 års tid, kanske mer och därefter ljud från 100 hushåll!
- Cykelbana - Byggs om det finns pengar. (Det fanns inga i Eslöv eller i Stångby...)

När träden avlövas är det rådjur på fälten som jag vill se. Inte husgavlar.

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Merparten av aktuellt planområde har tidigare redovisats som lämpligt utbyggnadsområde i *Översiktsplan 2005*, antagen 2005-12-12, KF § 118, samt i *Fördjupad översiktsplan för Ludvigsborgsområdet*, antagen 2003-06-23, KF § 78.

## Planering & Utveckling

- Antalet bostäder är förenligt med gällande översiktsplan, Översiktsplan 2030, antagen av kommunfullmäktige 2016-03-21, § 41. I översiktsplanen är området utpekad som utvecklingsområde för bostäder, delområde L1. Enligt översiktsplanen ska uppskattningsvis 90-95 bostäder få plats inom området.
- Till exempel *Detaljplan för centrala Ludvigsborg* medger bostadsbebyggelse i två våningar, vilket kan motsvara byggnadshöjder högre än 5,8 meter. Dessutom medger *Detaljplan för centrala Ludvigsborg* byggnadshöjder upp till 6,0 meter för bostäder. Därför gör P&U bedömningen att aktuell detaljplan innehåller byggnadshöjder som motsvarar etablerade byggnadshöjder inom Ludvigsborg.
- Kommunen delar uppfattningen om att trafiksituationen i Ludvigsborg generellt är problematisk. Kommunen anser dock inte att trafiken som genereras av planen utgör en betydande skillnad gentemot dagens situation.
- Genomförandetiden på 10 år betyder inte att det kommer att ta 10 år att bygga ut området. Detta är en vanlig missuppfattning av betydelsen av begreppet genomförandetid. Genomförandetiden ska bestämmas så att det finns rimliga möjligheter att genomföra planen under angiven tid (Boverket, *Genomförandetid*).

Före genomförandetidens början får bygglov för åtgärder enligt planen inte ges. Före genomförandetidens utgång, det vill säga både innan genomförande tiden börjar gälla och under genomförandetiden, får planen inte ändras, ersättas eller upphävas mot berörda fastighetsägares vilja (Boverket, *Genomförandetid*).

P&U bedömer att befintligt vägnät, tillsammans med avsedd förstärkning av Röingevägen inom planområdet, klarar av belastningen från byggtrafiken.

- Kommunens ställningstagande för området är att det allmänna intresset för bostadsbyggande väger tyngre än kortsiktiga effekter av byggnationen då området på längre sikt kan möta behovet av bostäder i kommunen.
- Genomförandet av denna detaljplan kommer att ske med stöd av exploateringsavtal mellan Hörby kommun och berörd exploatör. Exploateringsavtalet upprättas i enlighet med för tiden gällande lagstiftning och ska undertecknas och godkännas av berörda nämnder innan detaljplanen antas.

Exploateringsavtalet ska i huvudsak omfatta:

## Planering & Utveckling

- anläggande/ombyggnad av allmän platsmark
  - anläggande av gång- och cykelväg inom fastigheterna Ludvigsborg 1:35 samt del av Röinge 2:1
  - drift och underhåll av dagvattenhantering inom allmän platsmark
  - anläggande och anslutning av ledningsnät
  - övriga justeringar så som vägkorsningar med mera inom och i anslutning till planområdet där behovet anses väsentligt i förhållande till planerad exploatering.
- Aktuellt planförslag har tagit skyddade biotoper i beaktande och planerat för att undvika påverkan på dessa naturmiljöer. Stora delar av befintliga öppna ytor bevaras kring planerad bebyggelse. Detta innebär att bebyggelsen smälter in bättre i omgivningen och får en särskilt nära anslutning till naturen med en rad bevarade ekosystemtjänster och naturvärden.

Det kan inte uteslutas att ett positivt planbesked och bebyggelse kan komma att påverka förekomsten av stora däggdjur. Dock kan det inte anses att dessa djur är frekvent förekommande då verksamhet och stängsel på fastigheten förmodligen redan har en påverkan på djurlivet. För övriga djurarter som fåglar och övriga mindre djurarter görs bedömningen att ett positivt planbesked med efterföljande exploatering inte har någon större påverkan.

---

### Sakägare 4

Risken är att den första översvämningen glöms bort, och det är det vi är mest orolig för idag.

Att husen byggs och utsikten försvinner, det får vi leva med. Likaså att våra rådjur som vandrar i vår lilla skog kommer att försvinna.

Det allra viktigaste är att det inte kommer att bli mer vatten hos oss när byggnationen kommer att starta. Jag vore också tacksam om det går att få ett mail om vad som händer och när det kommer att börja byggas.

Det röret som vi hittade ganska långt in i sidokanten, ett murat tegelrör, som jag lyckades bygga på och förlänga med ett böjt plåtrör så att vi kunde få ut röret till stenarna. Mera synligt.

Den lilla översvämningen som du ser på 2 av bilderna är när det blev stopp i röret och det regnade en hel del. Det var 2012. Som tur var lossnade något när trädet som stod i stenröset föll, och då började vattnet rinna ut igen. Det är därför det är så viktigt att inget händer vid grävning för nära stenkanten.

## Planering & Utveckling

Annars finns det inte så mycket mer att tillägga, mer än att vi undrar lite var ni tänker lägga den tilltänkta cykelvägen som ska gå ut på Rödklövervägen.

Jag bifogar även tidigare korrespondens från 2015.

[Borttagna bilder]

[Nedan följer ”korrespondens från 2015”]

[Borttagna personuppgifter] Vi har skogen utanför huset, och sedan en lugn och fin utsikt över ängen med hästarna och Ringsjön. Då vi köpte tomten i maj 2000 var en viktig anledning att det inte fanns eller skulle byggas något i skogen eller på ängen.

Det har under alla år varit blött på stora delar av ängen, och vi har haft problem med översvämningar i skogen. Tveksamt om det är lämpligt att bygga hus där.

Vårt problem började efter att Skogsbolaget kom in med stora maskiner och fällde ett antal träd. Underlaget klarade inte av dom stora maskinerna. Vi fick en riktigt stor översvämning året efter att träden blivit fällda. Det var midjehögt vatten i en stor del av skogen, och vattnet gick en bra bit in på vår tomt. Endast ett par cm från att rinna in i vår ena bod. Tyvärr har vi inget foto på detta då vi inte hade varken kamera eller mobil med kamera i på den tiden.

Vi har hittat ett avrinningsrör som vi lyckats frilägga, och det är en mycket viktig del i att vi lyckats hålla skogen torrare. Vi, och ingen annan på området vet var avrinningsröret leder. Mer än att det leder ut i stengärdet någonstans.

För ca 3 år sedan började det fyllas på med mycket vatten igen i vår ränna i skogen. Det var då stopp någonstans i avrinningen, och vi blev klart oroliga för en ny stor översvämning. Nästa dag föll ett träd i blåsten, och helt plötsligt började vattnet rinna undan igen. Vi hade flera från den dåvarande styrelsen och vår granne som är brandman och tittade. Dom trodde att någonting hade hänt när trädet föll. Som gjorde att någon propp av något slag hade lossnat.

Däremot föll 5 eller 6 stora gamla ekar för 2 år sedan i en höststorm. Vi anser att det är stor risk att flera gamla träd kommer att falla i framtiden eftersom skogen har blivit vattensjuk efter att Skogsbolaget kört söder underlaget och fällt många av träden som hjälpte till att dricka vattnet och hållit skogen torr.

Enligt planritningen ser det ut som om det ska byggas 6 hus helt in till stengärdet längs med skogen utanför hos oss. Vi anser att det kan bli problem med att flera ganska stora träd kan komma att falla i framtiden. Dom 6 tomterna kommer inte hellre att få någon sol då skogen skuggar på dagen och husen skuggar solen på kvällen.

## Planering & Utveckling

Vi anser också att vår fina utsikt helt kommer att försvinna och ersättas med ett villa kvarter.

Vårt djurliv blir lidande då alla rådjur, älg och även räv kommer att försvinna. Likaså finns här idag flera grodor och paddor, igelkottar och massor av olika fåglar, till exempel flera olika hackspettar som återkommer varje vår och sommar.

Sist, men inte minst kommer vårt hus att få en kraftig värdeminskning. Vem vill köpa en stuga med en byggarbetsplats rakt utanför uteplatsen i upp mot 10 år.

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Dagvattenutredning visar att det finns utrymme inom planområdet för att förse föreslagen exploatering med ett tillräckligt dagvattenhanteringssystem.
- Kommunen har noterat oron över utsikt och djurliv. Utsikten över fältet kan inte bedömas som en garanterad tillgång för grannskapet. Förlorad utsikt är inte skäl nog för att anse bebyggelsen vara olämplig. Med viss luftighet i planförslaget kan dock öppenhet närmast nordöstra planområdesgränsen till viss del bevaras.

Det kan inte uteslutas att ett positivt planbesked och bebyggelse kan komma att påverka förekomsten av stora däggdjur. Dock kan det inte anses att dessa djur är frekvent förekommande då verksamhet och stängsel på fastigheten förmodligen redan har en påverkan på djurlivet. För övriga djurarter som fåglar och övriga mindre djurarter görs bedömningen att ett positivt planbesked med efterföljande exploatering inte har någon större påverkan.

I aktuellt planförslag är bebyggelsen placerad så att den tar hänsyn till befintliga småvatten och åkerholmar. Bebyggelsen kan därmed genomföras utan att skada biotopskyddsområdena på platsen. Därmed bevaras goda förutsättningar för vattengynnade djur och växter.

- I dagsläget är det för tidigt för att meddela när byggstart sker.
- Stenmurarna i anslutning till planområdet är biotopskyddsområden. Enligt 7 kap. 11 § andra stycket miljöbalken får inom biotopskyddsområde inte bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärder som kan skada naturmiljön. Eftersom inga åtgärder får vidtas som kan påverka stenmuren görs bedömningen att röret i stengärdet inte riskerar att påverkas av byggnationen.
- I dagsläget finns ingen detaljerad plan för gång- och cykelvägen, varför det inte är aktuellt att precisera dess placering. Kommunen utreder

## Planering & Utveckling

möjligheten för utbyggnad av cykelväg från Röingevägen till anslutande cykelväg i Höörs kommun.

- Yttrandet innehåller en kopia av sakägarens yttrande från samrådet (kallad ”korrespondens från 2015”). För kommunens ställningstagande avseende ”korrespondens från 2015”, se Planering & Utvecklings kommentar i samrådsredogörelsen (tillgänglig på kommunens hemsida, [www.hörby.se](http://www.hörby.se), under flikarna Bygga, bo och miljö > Översiktsplan och detaljplaner > Detaljplaner och områdesbestämmelser > Pågående planarbete).

---

### Sakägare 5

I samrådsredogörelsen med diarienummer BMN 2019/77 har Ludvigsborg-Röinge vägsamfällighetsförening lämnat synpunkter på det ökade bilflödet på Röingevägen. Kommunens svar var att de flesta troligen kommer att välja Fulltoftavägen för att handla och lämna barn på förskola /skola. Detta är inte ett realistiskt svar då en mätning av både tid och avstånd visar att vägen via Röingevägen till väg 13 är ca 1km längre och minst 1 minut kortare i körtid.

Röingevägen är redan idag svårframkomlig vid möten. Vi som använder den dagligen vet att det snabbt bildas köer vid rusningstrafik när två fordon möts eftersom man vid många delar av vägen inte kan komma förbi varandra utan att köra åt sidan. Ni måste först säkerställa att trafiken kommer att fungera innan ni börjar bygga ut för nya bostäder. Det går inte bara att tänka på största möjliga ekonomiska vinst. I dagsläget finns det ingen realistisk plan för detta. 100 nya bostäder kommer försvåra trafiksituationen väsentligt, oavsett hur många av de här som använder Röingevägen. Snabbaste vägen till både Höör och Hörby (och vidare) är via väg 13 och då kommer kortast möjliga väg dit att användas, alltså den smala och slitna Röingevägen.

Skulle det nya området börja byggas så har ni missat att räkna med att detta blir en arbetsplats under lång tid framöver. Trafiken kommer alltså att utökas med hantverkare till 100 hushåll, vägarbetare, VA-fordon mm. Sen har vi även skolbussar, postutdelning, sophämtning. Dessa fordon kommer också att ta kortast möjligast väg, via Röingevägen. Så hur kommer den ”tillfälliga” trafikökningen att hanteras och vad är sen planen för den vardagliga trafiken inne i området?

Trafikproblemet på i området är större än vad ni tror och än så länge har vi inte sett något verklighetsförankrat svar. Kom ut och se hur det ser ut i dagsläget och lägg sen på 100 nya hushåll på det. Det går helt enkelt inte ihop med era planer.

Vi vill se en plan för hur utryckningsfordon ska nå vårt område och det nybyggda området med den nya trafikökningen? Kommer inte de att vilja ta kortast och snabbast möjliga väg för att komma fram till området? I dagsläget räcker det med ett enda möte på Röingevägen för att stoppa en brandbil och om det då tillkommer 100 nya bostäder så blir det en stor skillnad.

## Planering & Utveckling

I ovanstående samrådsredogörelse har kommunen bedömt att sakägare 1:s förslag om sänkt exploateringsgrad ej kan genomföras. Vi önskar en redogörelse för varför detta inte kan sänkas. Det hade underlättat både för alla berörda i området. Trafiken hade blivit mindre, påverkan på miljön mindre, mindre visuella störningar mm. Är det verkligen så viktigt att maximera den ekonomiska vinsten? Vi skulle gärna se att mer hänsyn tas till oss som redan bor här och som flyttade hit för områdets charm.

Många med oss har valt att bosätta sig i Röinge på grund av närheten till natur, djurliv och öppna landskap samt för att slippa bo i ett tätbebyggt område med vad det innebär med ljud, ljus och biltrafik. Det är som känt även ett område där många har sommar och fritidsboende där man vistas för avkoppling och rekreation. Att då välja att bygga ett nytt område med 100 nya bostäder, så pass tätt och i mycket nära anslutning till Gullvivevägen och Rödklövervägen är anmärkningsvärt och kommer påverka vår boendesituation och livskvalitet mycket negativt då syftet med vårt val av bostadsområde kommer att gå om intet.

Nya planer på ett bostadsområde rimmar dåligt med Hörby kommuns beslut om att vara en bivänlig kommun. Naturskyddsföreningen skriver ”betande djur i naturbetesmarker är helt avgörande för att hålla stora delar av vårt landskap öppet. Många växter, insekter, fjärilar, vilda bin och fåglar är beroende av naturbetesmarkerna och lever där i ett samspel med varandra”. I det planerade området finns både gott om vildbin och tambin som är beroende av ovanstående vilket kommer att försvinna i och med byggande i området. Här har ni möjlighet att hjälpa till genom att minska antal bostäder och på så sätt bevara lite mer av betesmarken så att påverkan på miljön blir mindre.

Det går att göra nybyggnationer utan att för den sakens skull förstöra det som redan finns. Så snälla, tänk om och gör eventuellt en ny och mindre ”aggressiv” plan för området.

### Planering & Utvecklings kommentar:

- P&U har i samrådsredogörelsen gjort bedömningen att de som kör från planområdet för att handla eller lämna barn i Ludvigsborg förväntas köra söderut på Fulltoftavägen och ta Ludvigsborgsvägen in till tätorten. Kommunen har inte gjort bedömningen att samtliga som ska handla eller hämta och lämna barn kommer att välja Fulltoftavägen, som yttrandet antyder.

Körsträckan via Röingevägen och Kvarndammsvägen till Ludvigsborg må vara något kortare än vägen via Fulltoftavägen och Ludvigsborgsvägen. Bedömningen att de flesta kommer att välja det avståndsmässigt längre alternativet grundar sig i att framkomligheten på Röingevägen och Kvarndammsvägen bedöms vara begränsad.

- P&U delar bedömningen att framkomligheten är begränsad på Röingevägen. En breddning av Röingevägen är dock komplicerad på



## Planering & Utveckling

grund av att den omges av befintlig bebyggelse och biotopskyddsområden. Dock kan denna fråga inte hanteras inom ramen för detaljplanen, eftersom en detaljplan endast kan reglera åtgärder inom planområdet förutom om det finns särskilda skäl enligt plan och bygglagens fjärde kapitel 12 § punkt 3 (Boverket, *Planbestämmelser som saknar lagstöd*).

- Trafikutredaren och P&U har gjort bedömningen att befintligt vägnät klarar av den ökade trafikbelastning som byggnationen inom aktuell detaljplan medför.
- P&U gör bedömningen att den till körsträckan kortaste vägen inte alltid måste vara den till körtiden kortaste vägen. I detta fall grundas bedömningen på att framkomligheten på Röingevägen är begränsad och därför ger incitament att ta alternativa vägar.
- Kommunen räknar med att byggnationen medför byggtrafik. Vad gäller vilken väg dessa fordon och framtida servicefordon väljer hänvisar P&U till ovanstående svarspunkter till yttrandet.
- Trafikutredningen har genomförts av extern utredare på uppdrag av exploatören. P&U har fört synpunkterna på trafikutredning vidare till trafikutredaren.

Lämpligheten av planerad bostadsbebyggelse bedöms inte vara avhängig på Röingevägens trafiksituation. Avståndsmässigt skiljer det sig ca 200–500 m mellan att välja Röingevägen eller Fulltoftavägen/väg 1341 till Riksväg 13. Skillnaden i avstånd bedöms inte vara betydande för boende inom planområdet. Boende inom planområdet kan lämpligen välja Fulltoftavägen/väg 1341 för att komma till Riksväg 13. Detta på grund av bättre framkomlighet jämfört med Röingevägen.

Den del av Röingevägen som ligger inom planområdet avses breddas i samband med genomförandet av detaljplanen. Detta medför god framkomlighet till Fulltoftavägen för boende inom planerat bostadsområde. Enligt trafikutredningen förväntas årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på Fulltoftavägen öka med 400–500 fordon per dygn i samband med genomförandet av planen. Trafikutredaren tillsammans med P&U gör fortsatt bedömningen att Fulltoftavägen kan hantera den ökade belastningen. Därmed görs bedömningen att planerat utbyggnadsområde har tillräckligt goda väganslutningar för att anses vara lämpligt.

För befintliga boende som kommer från Röinge Kattfotsvägen ut mot Röingevägen har en klart annorlunda situation jämfört med boende inom

## Planering & Utveckling

planerat bostadsområde på grund av ett längre avstånd till Fulltoftavägen/väg 1341. Argumentationen ovan gäller därför boende inom planerat bostadsområde.

---

### Fastighetsägare 1

Vi motsätter oss den föreslagna bostadsbebyggelsen.

Ett bostadsbygge om dessa ca 100 bostäderna samt allmän platsmark för gata och natur innebär en kraftig negativ påverkan av det öppna landskap som finns där i dagsläget. I dokumentet "Behovsbedömning av miljökonsekvensbeskrivning" bedöms att "inverkan" sker på stads-/landskapsbilden, samt grönytor i tätort. Vi anser att det istället rör sig om en betydande påverkan som bör innebära att projektet inte ska genomföras. Byggandet av dessa bostäder kan därför inte motivera den kraftiga påverkan på miljön och landskapsbilden som det skulle innebära. Denna förändring är därför ej lämplig.

I området finns ett flertal fornlämningar som i dokumentet "Behovsbedömning av miljökonsekvensbeskrivning" beskrivs påverkas av den föreslagna bostadsbebyggelsen. Av den arkeologiska förundersökningen framkommer att ett flertal värdefulla fynd gjordes bl.a. fynd av boplatser genom upptäckt av bearbetad flinta, gravar i form av resta stenar eller stensättningar. Trots att fynd av dessa slag gjordes så undersöktes endast 2,4 % av området och schakt om endast totalt 8 % av ytan togs upp. Det framkommer även att det var ovanligt torrt i marken och att detta kan ha varit en orsak till att ljusare fyllning inte upptäcktes. Den ytterligare undersökning som gjordes när det blev fuktigare var endast översiktlig.

Utifrån ovanstående anser vi att det inte går att utesluta att fler fornminnen finns än de som har upptäckts. Om den planerade bostadsbebyggelsen genomförs riskerar dessa möjliga oupptäckta fornminnen att förstöras. Något vi anser att vår generation har att förvalta till kommande generationer.

Intressant nog anses projektet ha ingen, eller liten miljöpåverkan av det överordnade projektet. Vi anser att det både har en betydande miljöpåverkan både vad gäller förberande av tomtmark samt byggande av husen i sig. Vi ställer oss frågande till att miljöaspekten har utretts tillräckligt när slutsatsen blir att projektet inte har större miljöpåverkan.

Av ställningstagandena i dokumentet "Behovsbedömning av miljökonsekvensbeskrivning" framgår att planförslaget berör känd fornlämning var innehåll och påverkan utreds som del i planarbetet. Detta är inte ett betryggande svar och vi är oroliga att om det planerade projektet genomförs så kommer dessa upptäckta, och ej ännu upptäckta fornminnen att förstöras eller skadas. Stor del av den fornåker som finns i området kommer att drabbas av den planerade bebyggelsen.

## Planering & Utveckling

Som bedömd positiv påverkan lyfts att planen bedöms kunna förbättra för boende i Ludvigsborg. Sett till rådande förskole- och skolsituation där det är hård konkurrens om dessa skolplatser finns det inte utrymme till att ca ytterligare 100 bostäder byggs med en bedömd stor andel barnfamiljer. Vi betvivlar att utbyggnad av förskola och skola kommer att ske till följd av det planerade bostadsbygget vilket i så fall kommer att medföra att de som redan bor i Ludvigsborg kommer att riskera att inte få skolplats för sina barn. Detta skulle innebära raka motsatsen till en förbättrad boendesituation i Ludvigsborg.

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Ställningstagandet från ”Behovsbedömning av miljökonsekvensbeskrivning” gäller fortfarande:
  - planförslaget överensstämmer med intentioner i då gällande översiktsplan ÖP05 (samt nu gällande översiktsplan, Översiktsplan 2030).
  - planen bedöms ej väsentligt påverka riksintressena för kustzon, kulturmiljö, friluftsliv eller rörligt friluftsliv.
  - planen bedöms ej väsentligt påverka stads- och landskapsbilden.
  - ett genomförande av planen bedöms ej leda ökade störningar på omgivningen eller risker för människors hälsa och säkerhet.
  - planförslaget bedöms ej väsentligt påverka skyddade kultur- och naturvärden internationellt, nationellt eller lokalt eller känsliga mark- och vattenområden.
  - planförslaget berör inga områden av betydelse för hushållning med natur- och samhällsresurser nationellt eller lokalt.

Bedömningen utfördes enligt kriterierna som specificeras i bilaga 2 och 4 i Förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar.

- Kommunens ställningstagande är att intresset av bostadsbyggande väger tyngre än den inverkan på stads- och landskapsbilden samt grönytor i tätort som aktuell detaljplan kan antas medföra.
- Kommunens ställningstagande avseende fornlämningar inom området är sammstämmig med Länsstyrelsens bedömning (enligt granskningsyttrande): ”En arkeologisk utredning utfördes av Skånearkeologi under 2015, denna följdes av en arkeologisk förundersökning 2016. Resultatet av utredningen har föranlett Länsstyrelsen att släppa hela området och statusen är att fornlämningsområdena anses utredda och borttagna. Det finns därför inget hinder för exploatering i enlighet med planförslaget [som grundar sig på fornlämningar i området.]”

## Planering & Utveckling

- Behovet av fler förskolor och skolor har bedömts bland annat i kommunens gällande översiktsplan *Översiktsplan 2030*: ”Den ökning av antalet barn och unga som kan förväntas till följd av befolkningsökningen under de kommande 15 åren bedöms i stort sett kunna rymmas genom mindre utökningar av barnomsorgen och skolorna. I Hörby tätort har områden reserverats för utbyggnad kring två av skolorna. Det samma gäller i Ludvigsborg där områden i anslutning till både friskolan och förskolan pekats ut. I anslutning till byskolorna finns det utrymme för utökning inom nuvarande planområden.”

Ludvigsborgs friskola ligger i den södra delen av Ludvigsborg, mitt i naturen med närhet till både skog och naturreservat. Idag går det drygt 200 elever på skolan, en siffra som förväntas öka. För att skolan ska ges möjlighet att växa behöver en ny detaljplan tas fram. Kommunfullmäktige har den 16 december 2019 § 260 antagit detaljplan för Häggenäs 2:12 och 2:22, Ludvigsborgs friskola, Hörby kommun. Beslutet att anta detaljplanen har överklagats. Ärendet är överlämnat till Mark- och miljödomstolen som hanterar prövningen.

Dessa planer visar tydligt att Hörby kommun arbetat för att skapa fler skolplatser i Ludvigsborg.

---

## Fastighetsägare 2

I brist på en fördjupad övergripande planering av trafikflödena i Ludvigsborg (först ett havererat/avbrutet arbete med en fördjupad översiktsplan för Ludvigsborg och nu senast en översiktsplan som inte adresserar kapacitetsproblemen på vägnätet) så kommer detaljplanen så som den presenteras idag att ytterligare

- begränsa möjligheterna till en långsiktig trafikförsörjning till hela den norra delen av Ludvigsborgs samhället (avgränsat av kommungränsen i norr och väster, Kvesarumsån i söder och riksväg 13 i öster)
- belasta de nuvarande lokalgatorna Röingevägen-Kvesarumsvägen ytterligare så att de blir mer osäkra för oskyddade trafikanter
- belasta kulturmiljön i Röingevägens a samt kvarterstrukturen utmed Kvarndamsvägen.

I svaret till vägföreningens skrivelse inför samrådet svarar plan och byggkontoret följande:

Granskningshandlingen utgår från en uppdaterad trafikutredning. Som en konsekvens av planens genomförande beräknas 100 f/år belasta

## Planering & Utveckling

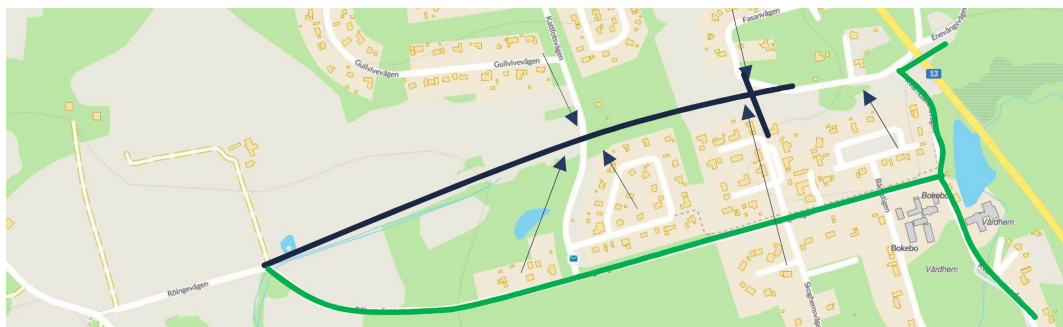
Röingevägen i östlig riktning. Detta motsvarar enligt trafikutredningens siffror trafiken från ungefär 20 bostäder.

Majoriteten av dessa trafikanter förväntas ta den tidsmässigt kortaste vägen till väg 13, det vill säga österut via Röingevägen för att sedan ta norrut mot väg 13 via Kvarndammsvägen och Fasanvägen.

Argumentationen är direkt missvisande, första och andra stycket är i direkt motsägelse och andra stycket är även en motsägelse till trafikutredningen.

Jag delar uppfattningen som plan och byggkontoret bistår i andra stycket – majoriteten av den genererade biltrafiken kommer söka den kortaste vägen till målpunkten för norra Ludvigsborg – att komma ut på riksväg 13. Trafikutredningen räknar fram enligt norm från trafikverket att de 100 bostäderna kommer generera 500 rörelser. Med plan och byggkontorets konstaterade i andra stycket att ”Majoriteten av dessa trafikanter förväntas ta den tidsmässigt kortaste vägen till väg 13” så innebär det minst att 250 nya fordonsrörelse kommer tillkomma på Röingevägen per dag, bara från det nyplanerade området, då inte iakttagande från de övriga 1900 bostäder som kommer byggas i Ringsjöbandet på Hörs sida om kommungränsen.

Vidare görs bedömningen av trafikvolymerna på Röingevägen genom en årlig standardmässig uppräknig av trafikvolymerna från 1998 – jag som har bott i Ludvigsborg sedan 2001 vet att Ludvigsborg är helt annat samhälle än vad det var för 20 år sedan, då numera en majoritet av de boende är åretruntboende och inte sommarstugebesökare. Denna utveckling kommer hålla i sig vilket kommer göra trafikbelastningen än större på det lokala vägnätet så det är inte bara bilar från det nya området som kommer öka belastningen utan även från befintlig sommarbebyggelse. Trafiksimuleringen måste ta höjd för detta och att dagsaktuell mätningen görs så att man baserar besluten på fakta och inte tveksamma metoder gränsande till skrivbordsprodukt.



Karta 1. Översiktligt behov av trafiklösning i norra Ludvigsborg presenterad inför FÖP 2009 ännu mer aktuell nu då utvecklingen blev som vi beskrev från byn sida.

I brist på övergripande trafikplanering från kommunens sida vad gäller Ludvigsborg så måste man inom ramen detaljplanen i förebyggande syfte adressera trafikproblemen inom hela Ludvigsborg, bland annat

## Planering & Utveckling

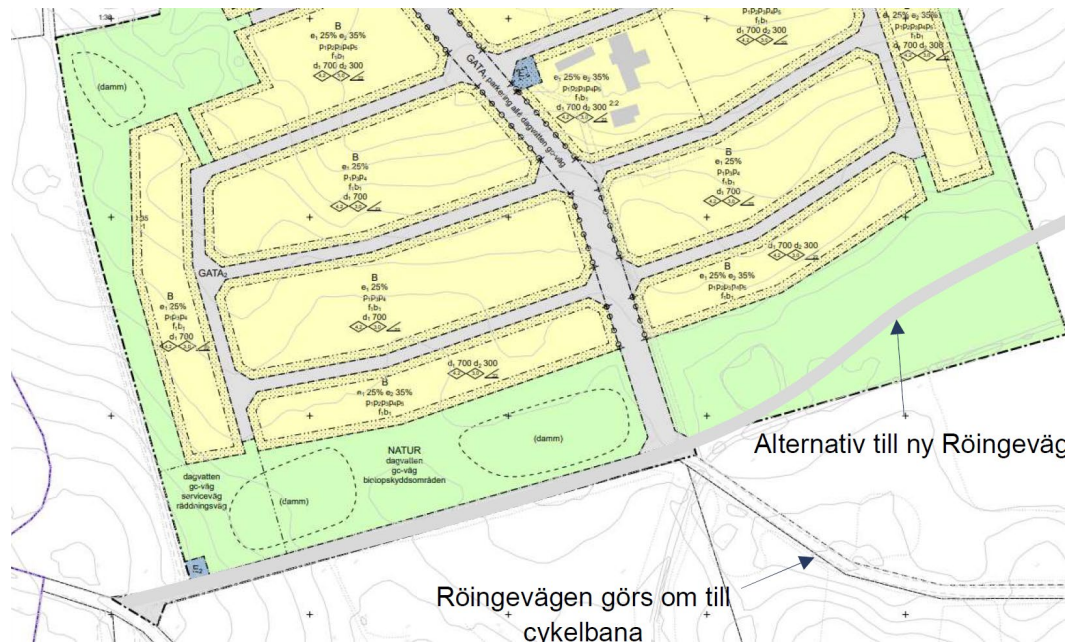
- Kulturmiljöerna i Ringevägen allé
- Säker trafikmiljö för alla oskyddade trafikanter i norra Ludvigsborg m.a.p. GC väg mot målpunkterna i Ludvigsborgs södra delar (mataffär, skola, förskola)
  - Från Röinge tomtområdet
  - Från Röingeborg
  - Från Enevånge
- Kulturmiljöerna runt Kvesarumsån och utmed Kvarndammsvägen

Det är inte acceptabelt att, som man gör i samrådssvaret,

- hänvisa till bristande ekonomiska resurser att inte ta höjd för den kommande expansionen av Ludvigsborg och Ringsjöbandet på Höörs sida i detaljplanen.
- idkar titthålsplanering och inte ser den större bilden kring samhällsutvecklingen genom att inte ta fram en hållbar strategi för trafikförsörjningen inom Ludvigsborg.
- basera beslut på data som är 22 år gamla i ett verkligt dynamiska samhälle som utvecklats kraftigt i Hörbys mått mätt.

Kort sagt är det inte att ta sitt moraliska ansvar för kommande generationer.

Därför måste antingen arbetet med detaljplanen avstannas tills kommunen har tagit fram en detaljerad trafikplan för Ludvigsborg hur vägnätet inklusive lösningar för ett sammanhängande GC-nät inom byn, eller att man inom detaljplanen tar höjd för nödvändiga lösning.



Karta 2, I planen får med behovet av långsiktiga lösningar till trafikproblematiken i Ludvigsborg

Enligt karta ovan skall det skapas utrymme och markeras i planen för långsiktigt kunna bygga

- ett huvudstråk från Riksväg 13, utmed Fasanvägen, korsandes Kattfortvägen och ansluter Röingevägen där den nya utfarten från den planerade bebyggelse angör.
- att Röingevägen förstärks fram till Fulltoftavägen för att skapa en robust trafiklösning för Ludvigsborg som kan härbärgera en i övrigt positiv utbyggnad av byn.

Att bygga ut Ludvigsborg med för föreslagna bebyggelsen ser jag som positivt så länge man löser infrastrukturen m.a.p. tillfartsvägarna.

#### Planering & Utvecklings kommentar:

- Trafikutredaren och P&U har gjort bedömningen att befintligt vägnät klarar av den ökade trafikbelastning som byggnationen inom aktuell detaljplan medför.
- För att förtydliga andra styckets syftning, vilket antas ha gett upphov till missförståndet: ”Majoriteten av dessa trafikanter [det vill säga majoriteten av de 100 f/ådet som belastar Röingevägen i östlig riktning] förväntas ta den tidsmässigt kortaste vägen till väg 13, det vill säga österut via Röingevägen för att sedan ta norrut mot väg 13 via Kvarndammsvägen och Fasanvägen.”

## Planering & Utveckling

Trafikutredningen har genomförts av extern utredare på uppdrag av exploatören. P&U har fört synpunkterna på trafikutredning vidare till trafikutredaren.

Lämpligheten av planerad bostadsbebyggelse bedöms inte vara avhängig på Röingevägens trafiksituation. Avståndsmässigt skiljer det sig ca 200–500 m mellan att välja Röingevägen eller Fulltoftavägen/väg 1341 till Riksväg 13. Skillnaden i avstånd bedöms inte vara betydande för boende inom planområdet. Boende inom planområdet kan lämpligen välja Fulltoftavägen/väg 1341 för att komma till Riksväg 13. Detta på grund av bättre framkomlighet jämfört med Röingevägen.

Den del av Röingevägen som ligger inom planområdet avses breddas i samband med genomförandet av detaljplanen. Detta medför god framkomlighet till Fulltoftavägen för boende inom planerat bostadsområde. Enligt trafikutredningen förväntas årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på Fulltoftavägen öka med 400–500 fordon per dygn i samband med genomförandet av planen. Trafikutredaren tillsammans med P&U gör fortsatt bedömningen att Fulltoftavägen kan hantera den ökade belastningen. Därmed görs bedömningen att planerat utbyggnadsområde har tillräckligt goda väganslutningar för att anses vara lämpligt.

För befintliga boende som kommer från Röinge Kattfotsvägen ut mot Röingevägen har en klart annorlunda situation jämfört med boende inom planerat bostadsområde på grund av ett längre avstånd till Fulltoftavägen/väg 1341. Argumentationen ovan gäller därför boende inom planerat bostadsområde.

Därmed är trafiksituationen på Röingevägen inte lika relevant som trafiksituationen på Fulltoftavägen/väg 1341. Eventuellt beslut om antagande skulle snarare grundas på att kommunen bedömer planförslaget lämpligt, oavsett trafiksituationen på Röingevägen.

Därmed tas inget beslut baserat på 22 år gammal data. Eventuellt beslut om antagande skulle snarare grundas på att kommunen bedömer planförslaget lämpligt, oavsett trafiksituationen på Röingevägen.

- Det fastighetsägare 2 beskriver avseende den genererade biltrafikens väg till riksväg 13 grundar sig i ett missförstånd av vad ”majoriteten av” syftar på i andra stycket. Se kommentar ovan.



## Planering & Utveckling

- Kommunen arbetar strategiskt med planering av gång- och cykelvägnätet. Det finns idag inga planer på att göra en fördjupad översiktsplan för Ludvigsborg, men i Gång- och cykelvägsplan för Hörby kommun (antagen i kommunfullmäktige 2019-12-16, § 261) uppmärksammas utvecklingen i Ludvigsborg. Hörby kommun delar bedömningen att det finns ett behov av ett stärkt cykelvägnät kopplat till aktuellt exploateringsområde. I dagsläget förs diskussioner med Trafikverket och möjligheten att bygga ut sträckan utreds. Situationen är dock osäker på grund av det ekonomiska läget. Tills vidare möjliggör detaljplanen för utbyggnad av gång- och cykelväg inom naturanvändningen.
- Vad gäller ”trafikproblemen inom hela Ludvigsborg” kan P&U påminna om att en detaljplan kan endast reglera åtgärder inom planområdet förutom om det finns särskilda skäl enligt plan och bygglagens fjärde kapitel 12 § punkt 3 (Boverket, *Planbestämmelser som saknar lagstöd*).
- Enligt karta i planbeskrivningen (*Karta över biotopskyddade områden som identifierats vid inventering Röinge 2:1 m fl*, s. 18) har biotopskyddsområde påträffats i sydöstra delen av planområdet. Markerat ”Alternativ till ny Röingeväg” korsar detta biotopskyddsområde.

Enligt 7 kap. 11 § andra stycket miljöbalken får inom biotopskyddsområde inte bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärder som kan skada naturmiljön. Eftersom inga åtgärder får vidtas som kan påverka biotopskyddsområdet görs bedömningen att ”Alternativ till ny Röingeväg” är olämpligt.

I linje med önskemålet om starkare anslutningar mot nordöst inom planområdet har detaljplanen en bestämmelse ”gc-väg – Gång- och cykelbana får anordnas” över hela användningsområdet NATUR, även i sydöstra delen, vilket medger anordnande av gång- och cykelbana. Anläggningen får dock inte strida mot bestämmelse om biotopskyddsområden.

- Detaljplanen utgör inga hinder för att utvidga, asfaltera om eller i övrigt ”förstärka” Röingevägen. Detaljplanen har tvärtemot gett utrymme för förbättring av trafiksituationen på Röingevägen inom den del som ligger inom planområdet. Röingevägen inom planområdet för detaljplanen är 8 m bred. Detta medger en breddning om upp till ca 4 m jämfört med dagens situation. Ett 6 meter brett vägområdet vore fullt tillräckligt för att skapa god framkomlighet.

## Planering & Utveckling

En breddning av Röingevägen är dock komplicerad på grund av att den omges av befintlig bebyggelse och biotopskyddsområden.

- Detaljplanen bedöms ge alla förutsättningar för att skapa en god infrastruktur i anslutning till området.

---

### Fastighetsägare 3

Vill först påpeka att jag inte har något emot ny bebyggelse i sak.

Men för det första tycker jag att all infrastruktur i HELA Ludvigsborg bör ses över och lösas innan man bygger för fler fastigheter. Trafiksituationen är definitivt inte optimal i byn och är som utredningen konstaterar att vägar m.m är byggda för sommarboende av delar byn t.ex Röinge, Enevången. Har varit på möte med kommunen i byahuset angående detta men har tyvärr inte sett någon hållbar lösning ang trafiken i Ludvigsborg än. Hur framtidsplanerna ser ut för t.ex Kvarndammsvägen hade varit bra att veta innan några fler detaljplaner vinner laga kraft.

#### **Konstaterande:**

När jag läser trafikutredningen blir jag mycket Fundersam. Här hänvisar man till att det planerade området antas göra ca 500 fordonsröresle per dygn. Varav man gissar att 400st kommer köra ut på Fulltoftavägen och 100st på Röingevägen. Detta antagande anser jag är HELT FEL. Bor man som vi på Röingevägen finns INGEN anledning till att köra ut på Fulltoftavägen om vi inte ev ska in till dom södra delarna av Höör. Röingevägen är dels närmre till bykärnan och framförallt närmre till RV13 för fortsatt pendling. Jag skulle vilja påstå att Röingevägen kommer utan tvivel belastas mycket hårdare än vad trafikutredningen skriver. Denna väg härstammar som en väg till Röinge tomtområde och dess en gång i tiden sommarstugor.

Röingevägen beskrivs som en väg med vägbredd mellan 3,6-5m. Om man tittar fysiskt på vägen har den konstant vägbredd på 3.5-3.7m. (Har konsulten varit ute på plats?) Detta innebär att vägen inte ens har möjlighet till möte utan att köra ut i terräng. Till detta kommer också alle'n som beskrivs som viktig i utredningen. Alltså när möte sker på vägen så måste detta pareras så det kan ske emellan två träd. Skulle t.ex sopbilen, lastbilar, traktorer komma på vägen går det inte att mötas utan då måste man stanna vid Kattfotsvägen alt Blågullsvägen för att invänta denna. Trafikutredningen hänvisar också till en trafikräkning som gjordes våren 1994 med index uppräknig. 1994 var Röinge tomtområde ett sommarstugeområde och inte alls så permanent som idag. Denna mätning bör självklart göras om för uppdatering. Vad gäller utfarten till Fulltoftavägen är jag helt överens att denna måste byggas om till en vinkelrät korsning. Idag är denna utfart förenat med livsfara.

Vad gäller GCväg till området konstateras också att detta saknas. Det hänvisas till möjlighet att anlägga en GC väg längs norra sidan på Röingevägen som ett alternativ. I så fall kommer denna passera igenom våra fastigheter? Finns även andra alternativ

## Planering & Utveckling

som inte preciseras i detalj. Varför? Detta måste såklart också lösas innan en detaljplan ska vinna laga kraft anser jag.

### Mitt förslag:

Anlägg en ny genomfartsväg mellan Fasanvägen i öster till planområdet i väster. Där finns redan en ledningsgata mellan ängen vid Fasanvägen och Kattfotsvägen. Sträckningen kan gå från Fasanvägen västerut, strax söder om lekplatsen, korsat kattfotsvägen, strax norr om skogsdungen och anlant vid infartsvägen till planområdet. Det skulle kunna innebära att man kan nyttja Röingevägen som GCväg för trafik från det nya området. Man skulle kunna stänga Röingevägen för fordonstrafik mellan Blågullsvägen till Kattfotsvägen samt väster om Röinge 3:10 till det nya området. Sträckan på Röingevägen mellan Kattfotsvägen och förbi fastighet 3:10 får förbli blandtrafik för våra infarter. Korsningen mellan Kattfotsvägen och den nya vägen skulle kunna utformas som en mindre rondell. Detta skulle innebära att man löser trafiksituationen till och från det nya planområdet hela vägen ut till RV13.

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Vad gäller ”trafikproblemen inom hela Ludvigsborg” kan P&U påminna om att en detaljplan kan endast reglera åtgärder inom planområdet förutom om det finns särskilda skäl enligt plan och bygglagens fjärde kapitel 12 § punkt 3 (Boverket, *Planbestämmelser som saknar lagstöd*).
- Kommunen ser problematiken med trafiken i Ludvigsborg/Röinge. När kommunens ekonomiska läga tillåter det är avsikten att genomföra nödvändiga trafikåtgärder i området.
- Trafikutredningen har genomförts av extern utredare på uppdrag av exploatören. P&U har fört synpunkterna på trafikutredning vidare till trafikutredaren.

Lämpligheten av planerad bostadsbebyggelse bedöms inte vara avhängig på Röingevägens trafiksituation. Avståndsmässigt skiljer det sig ca 200–500 m mellan att välja Röingevägen eller Fulltoftavägen/väg 1341 till Riksväg 13. Skillnaden i avstånd bedöms inte vara betydande för boende inom planområdet. Boende inom planområdet kan lämpligen välja Fulltoftavägen/väg 1341 för att komma till Riksväg 13. Detta på grund av bättre framkomlighet jämfört med Röingevägen.

Den del av Röingevägen som ligger inom planområdet avses breddas i samband med genomförandet av detaljplanen. Detta medför god framkomlighet till Fulltoftavägen för boende inom planerat bostadsområde. Enligt trafikutredningen förväntas årsmedeldygnstrafiken (ÅDT) på Fulltoftavägen öka med 400–500 fordon per dygn i samband med genomförandet av planen. Trafikutredaren tillsammans med P&U

## Planering & Utveckling

gör fortsatt bedömningen att Fulltoftavägen kan hantera den ökade belastningen. Därmed görs bedömningen att planerat utbyggnadsområde har tillräckligt goda väkanslutningar för att anses vara lämpligt.

För befintliga boende som kommer från Röinge Kattfotsvägen ut mot Röingevägen har en klart annorlunda situation jämfört med boende inom planerat bostadsområde på grund av ett längre avstånd till Fulltoftavägen/väg 1341. Argumentationen ovan gäller därför boende inom planerat bostadsområde.

Därmed är trafiksituationen på Röingevägen inte lika relevant som trafiksituationen på Fulltoftavägen/väg 1341. Eventuellt beslut om antagande skulle snarare grundas på att kommunen bedömer planförslaget lämpligt, oavsett trafiksituationen på Röingevägen.

- I dagsläget finns ingen detaljerad plan för gång- och cykelvägen, varför det inte är aktuellt att precisera dess placering. Kommunen utreder möjligheten för utbyggnad av cykelväg från Röingevägen till anslutande cykelväg i Höörs kommun.

Detaljplanen möjliggör för utbyggnad av gång- och cykelväg inom hela naturanvändningen. Att precisera placeringen i detaljplaneskedet ger inte upphov till ett krav på utbyggnad av gång- och cykelväg. Däremot kan ett sådant krav ställas i ett exploateringsavtal.

Enligt planbeskrivningen (granskningshandling, s. 47):

”Genomförandet av denna detaljplan kommer att ske med stöd av exploateringsavtal mellan Hörby kommun och berörd exploatör. Exploateringsavtalet upprättas i enlighet med för tiden gällande lagstiftning och ska undertecknas och godkännas av berörda nämnder innan detaljplanen antas.

Exploateringsavtalet ska i huvudsak omfatta:

- anläggande/ombyggnad av allmän platsmark
- anläggande av gång- och cykelväg inom fastigheterna Ludvigsborg 1:35 samt del av Röinge 2:1
- drift och underhåll av dagvattenhantering inom allmän platsmark
- anläggande och anslutning av ledningsnät
- övriga justeringar så som vägkorsningar med mera inom och i anslutning till planområdet där behovet anses väsentligt i förhållande till planerad exploatering.”

## Planering & Utveckling

Detaljplanen kommer inte att antas förrän exploateringsavtal undertecknats.

- Gång- och cykelvägen kommer inte att passera genom privata tomter.
- Detaljplanen medför en rätt att utnyttja ett mark- eller vattenområde på ett visst sätt – därför används uttryck såsom ”möjlig”, ”avses”, ”föreslås” och så vidare. Användningsbestämmelser reglerar att endast angiven användning och utformning är tillåten, men ger ingen skyldighet att använda marken.

Eftersom exploateringsavtalet omfattar de gator och andra allmänna platser som kommunen är huvudman för, vilka behövs för att platserna inom detaljplanen kan användas för deras avsedda ändamål, bedömer P&U att ingen skyldighet åligger kommunen att inom ramen för detaljplanen ställa i ordning eller i högre grad precisera utformningen och placeringen av dessa allmänna platser.

Utformningen av detaljplaner görs alltid i avvägning mot 4 kap. 32 § PBL, som säger att ”Detaljplanen får inte vara mer detaljerad än som behövs med hänsyn till planens syfte.” Med exploateringsavtalet som stöd till genomförandet av detaljplanen görs bedömningen att detaljplanen inte behöver högre detaljeringsgrad i fråga om utformning och placering av allmänna platser.

- Föreslagen genomfartsväg ligger utanför planområdet och kan därför inte regleras inom ramen för detaljplanen.

---

### Fastighetsägare 4

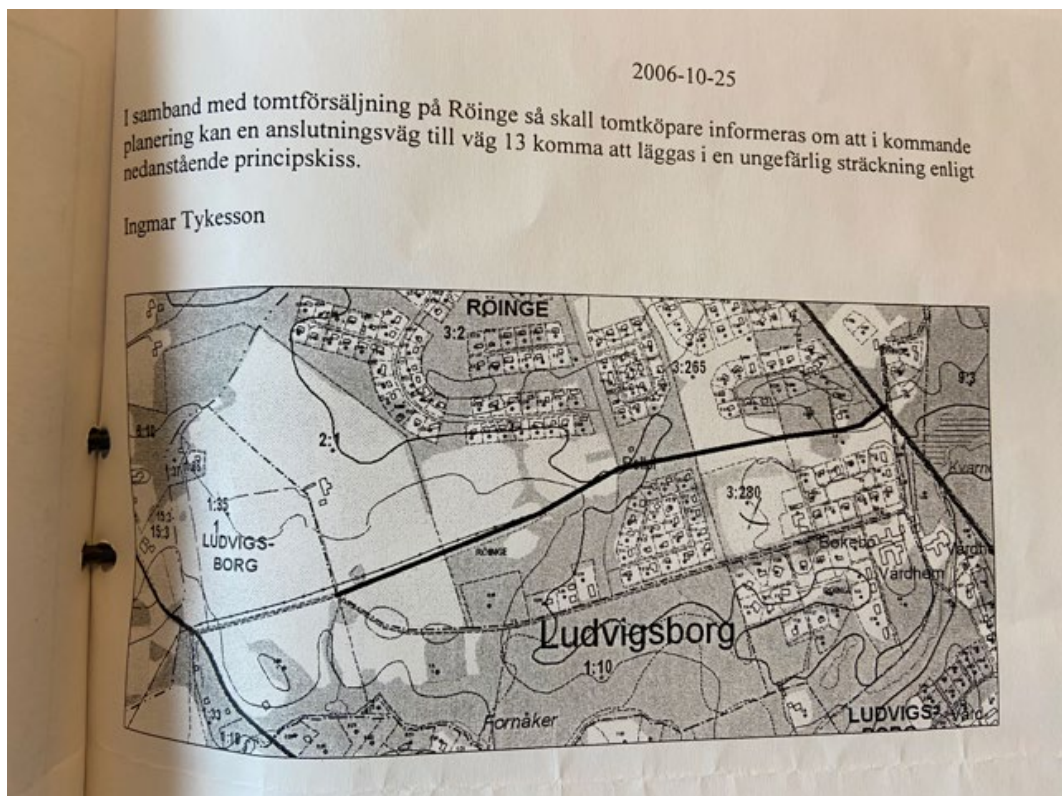
Vi har inget emot att man planerar 100 nya bostäder i västra Röinge, men man behöver också dimensionera infrastrukturen därefter.

Redan idag är Röingevägen problematisk framför allt för att den är väldigt smal - utanför vårt hus är den 3.6 meter bred. Inte ens personbilar kan mötas utan att man måste köra ut i diket eller vänta i en korsning. Många barn och husdjur rör sig i området kring vägen. Det är inte hållbart att till denna situation lägga till trafik från ytterligare 100 bostäder - i samma storleksordning som det antal bostäder som finns på Röinge tomtområde idag.

I trafikutredningen står det att man räknar med att det nya området genererar 500 bilrörelser per dygn. Av dessa tror man att 80% ska gå via Fulltoftavägen, och resterande 20% via Röingevägen. Denna fördelning verkar man ha fått från att Fulltoftavägen har ca 1270 fordon per dygn, och Röingevägen 370 (baserat på en

## Planering & Utveckling

mätning som gjordes 1994 och indexerats upp). Alla som varit på platsen vet att närmaste vägen till väg 13 för att ta sig till Höör och Hörby är via Röingevägen, och därför tror jag att en betydligt större del än 20% tar den vägen. Redan när vi flyttade hit 2007 fanns det planer på en väg från korsningen Kvarndammsvägen/Fasanvägen (sopstationen vid väg 13) västerut för att ansluta till Röingevägen precis där infarten till det nya området ska vara. En sådan väg hade löst mycket av trafikproblemen i norra Ludvigsborg, och sannolikt även avlastat Fulltoftavägen till viss del. Det är dags att göra verklighet av den planen - innan man anlägger 100 nya bostäder.



[Karta infogad i yttrandet]

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Trafikutredaren och P&U har gjort bedömningen att befintligt vägnät klarar av den ökade trafikbelastning som byggnationen inom aktuell detaljplan medför. Röingevägen inom planområdet för detaljplanen är 8 m bred. Detta medger en breddning om upp till ca 4 m jämfört med dagens situation. Ett 6 meter brett vägområde vore fullt tillräckligt för att skapa god framkomlighet.

En breddning av Röingevägen är dock komplicerad på grund av att den omges av befintlig bebyggelse och biotopskyddsområden.

## Planering & Utveckling

Detaljplanen har gett utrymme åt ändamålsenlig dimensionering av ny infrastruktur.

- Föreslagen genomfartsväg ligger utanför planområdet och kan därför inte regleras inom ramen för detaljplanen.

---

### Fastighetsägare 5

Hade varit supertacksam om ni bygger lite större radhus. Vi trivs superbra i Ludvigsborg men har stort behov av större lägenheter (kedjehus, radhus vad som helst) men större än 4a.. Vi är två vuxna och 4 barn som bor i en 4a i Ludvigsborg. Vill aldrig mer flytta härifrån men tyvärr lär vi o många grannar göra det för snart har vi inte plats att bo kvar med 6 personer i en 4a rums lägenhet... Detta hade uppskattats så himla mycket då vi verkligen trivs i Ludvigsborg (Vi känner oss hemma)

#### Planering & Utvecklings kommentar:

- För radhustomter av minsta storleken, 300 kvm, medges en byggnadsarea på upp till 105 kvm. Eftersom bebyggelse i två plan medges inom vissa delar av detaljplanen kan radhus byggas med 210 kvm bruttoarea. Detta bör kunna medge en tillräcklig boyta även för stora familjer.

Detaljplanen reglerar minsta tomtstorlek för rad-, par- och kedjehus till 300 kvm respektive 700 kvm för flerbostadshus samt friliggande en- och tvåbostadshus, men sätter ingen övre gräns på tomtstorlek för dessa hustyper. Alla kvarter är inte exakta multipler av 300 respektive 700, vilket leder till att vissa tomter kommer att vara större än 300 kvm för rad-, par- och kedjehus respektive 700 kvm för flerbostadshus samt friliggande en- och tvåbostadshus.

Tack vare att vissa tomter sannolikt kommer att vara större än 300 kvm finns en god chans att några av radhusen kan byggas ännu större än 105 kvm byggnadsarea.

---

### Fastighetsägare 6

Tycker inte att vägarna håller för ännu mer boende och trafik då det inte finns GC vägar. Genom hela Ludvigsborg är det högerreglen som gäller vilket kanske 10 % av befolkningen följer. Dessa svängar är med dålig sikt och det behövs helt enkelt inte mer trafik här. Tycker också det är synd man ska ta all naturmark och bygga på då det är därför många väljer att bygga här då det är nära naturen.

## Planering & Utveckling

### Planering & Utvecklings kommentar:

- Trafikutredaren och P&U har gjort bedömningen att befintligt vägnät klarar av den ökade trafikbelastning som byggnationen inom aktuell detaljplan medför.
  - Huruvida befolkningen följer gällande trafikregler eller inte går inte att påverka inom ramen för en detaljplan.
  - Detaljplanen lämnar utrymme för bevarande av naturmark, till exempel flertalet biotopskyddsområden, inom planområdet. Omkring planområdet kommer befintliga skogsområden att stå kvar oavsett detaljplanens genomförande. Det kommer alltså att finnas kvar stora naturområden nära Ludvigsborg, trots förelagda bebyggelse.
- 

Carin Holst  
Tf. Planerings- & utvecklingschef

Fredrik Tigerschiöld  
Planarkitekt