



Planprogram för Östra Nöbbelöv

(Jaktlyckan 1 och del av Jägaren 7 med flera)

Inriktningsbeslut 2021-02-19
PÅ 36/2017



**LUNDS
KOMMUN**

Innehåll

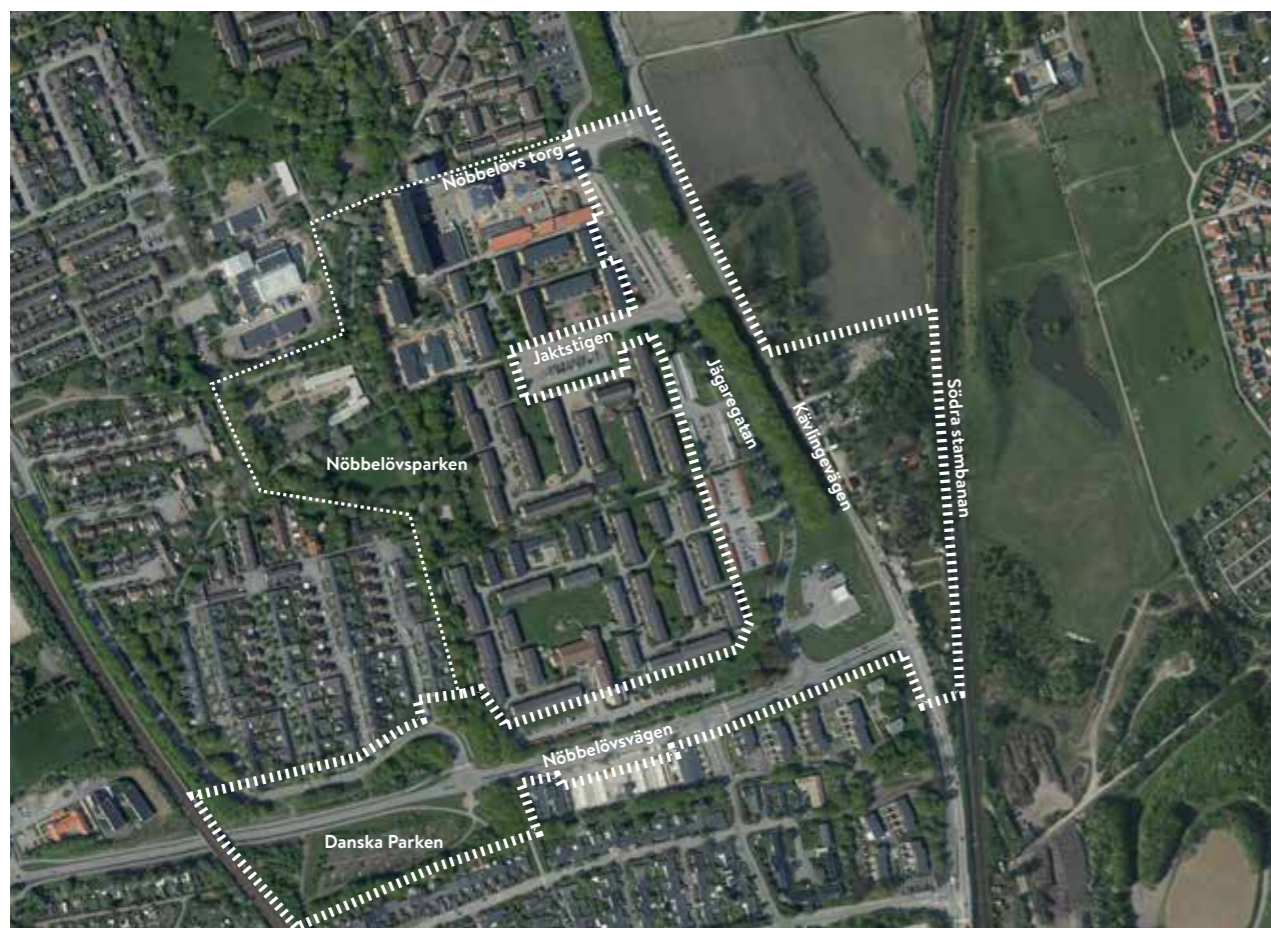
Inledning	4
Syfte.....	4
Läge.....	4
Bakgrund och planprocess	5
Markägoförhållanden.....	5
Stadsbyggnadsidé	6
Programförslag	8
Östra delområdet.....	9
Mellersta delområdet.....	10
Västra delområdet.....	16
Trafikstruktur	18
Teknisk försörjning.....	21
Genomförande	24
Fortsatt planarbete	24
Tekniska och ekonomiska åtgärder	24
Fastighetsrättsliga åtgärder och konsekvenser ...	24
Ansvars- och kostnadsfördelning.....	25
Masshantering.....	25
Konsekvenser	26
Behov av miljöbedömning	26
Riksintressen	26
Grönstruktur	26
Trafik.....	27
Häsa och säkerhet	27
Sociala aspekter	31
Planeringsförutsättningar	32
Utredningar i planarbetet	32
Tidigare ställningstaganden	32
Riksintressen	32
Bebyggelse och stadsbild.....	33
Skola, verksamheter och service	35
Grönstruktur	36
Trafikstruktur	37
Historik, kulturmiljö och arkeologi	40

Följande har deltagit i planarbetet:

Henrik Nilsson, planarkitekt, SBK
Kent Ratkovic, planarkitekt, SBK
Ole Kasimir, planchef, SBK
Maria Borisson Lindvall, landskapsarkitekt, SBK
Viktor Edensand, trafikplanerare, SBK
Henrik Borg, stadsantikvarie, SBK
Jesper Wern, exploateringsingenjör, TF
Johanna Blixt, exploateringsingenjör, TF

Illustrationer är framtagna av stadsbyggnadskontoret i Lund om inget annat anges.

Inledning



Programområdets avgränsning i vitt. Tjock linje visar området där förtätningar med bebyggelse huvudsakligen föreslås.

Syfte

Syftet med planprogrammet är att ange förutsättningar för förtätning och förädling inom området. I Lunds översiktsplan, ÖP 2018, är aktuellt område kring och i anslutning till Kävlingevägen utpekat som ett stadsutvecklingsstråk för ny blandad bebyggelse.

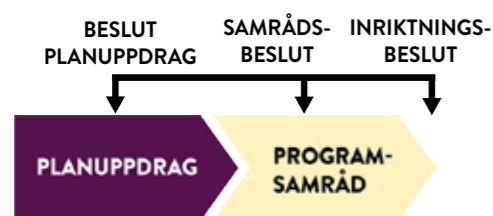
Tanken med de utpekade stadsutvecklingsstråken är att förtätning och stadsutveckling sker med fokus på att stärka stadslivet längs med de markerade stråken samt längs gaturummen och platserna inom de markerade områdena. Detta för att binda ihop staden både socialt och rumsligt så att den

sociala hållbarheten, samverkan och innovation, handeln samt de hållbara transportmedlen gång-, cykel- och kollektivtrafik stärks i kommunen.

Läge

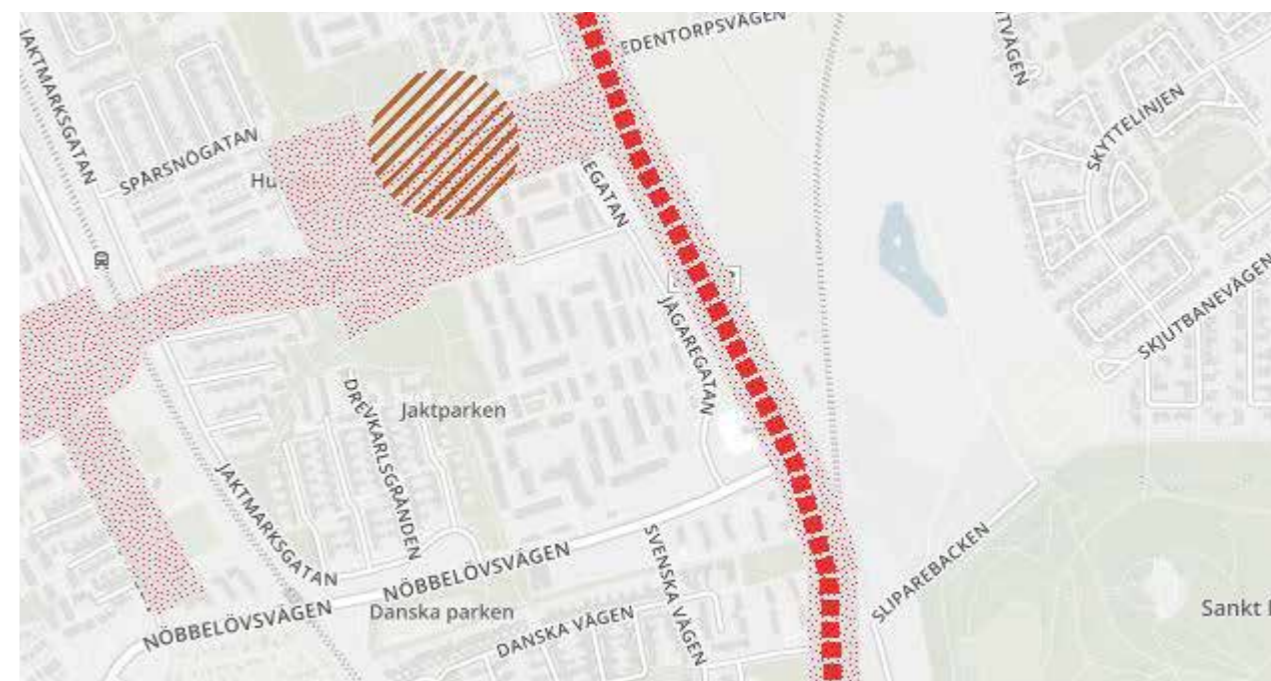
Huvuddelen av programområdet ligger i östra och mellersta delen av Nöbbelöv i norra Lund. Området avgränsas av Nöbbelövs torg i norr, av södra stambanan i öster, av Nöbbelövsparkens möte med villabebyggelsen i väster och av Nöbbelövsvägens och Danska parkens möte med villa- och radhusbebyggelsen i söder.

PROGRAMSKEDE



Aktuell planprocess sammanfattad.

DETALJPLANESKEDE



Karta från Lunds översiktsplan 2018. Röd linje visar stadsutvecklingsstråk. Rödprickade ytor visar stråk och ytor för stadsliv.

Bakgrund och planprocess

Byggnadsnämnden har gett stadsbyggnadskontoret i uppdrag att ta fram ett förslag till planprogram för området. Planarbetet har påbörjats efter att två planansökningar inkommit med syftet att omvandla och förtäta området med i huvudsak bostäder i flerbostadshus, radhus och parhus men även parkeringsanläggningar och eventuellt lokaler. Planansökningarna har inkommit från tre fastighetsägare i området; Lunds kommun (Tekniska förvaltningen) tillsammans med Lunds kommuns fastighets AB (LKF) samt från Tunisborg AB.

För att bedöma lämpligheten av planansökningarna och studera områdets utveckling i ett större sammanhang har planarbetet inletts med att ett planprogram tagits fram. Planprogrammet är det första steget i planprocessen. Det är inte en juridiskt bindande handling utan anger kommunens viljeriktning för området.

Planprogrammet har efter beslut av byggnadsnämnden varit utställt för samråd under våren 2020. De yttranden som inkom under programsamrådet har sammanställts i en samrådsredogörelse och har utgjort underlag för de justeringar som sedan gjorts i programmet. Det justerade programmet och samrådsredogörelsen kommer att utgöra underlag för kommande detaljplaner inom området. Planpro-

cessen från program till färdiga detaljplaner är en process som sträcker sig över ett par år. Under varje steg finns möjligheter att lämna synpunkter, det regleras av plan- och bygglagen, och processen ger möjlighet till att genomföra ett bättre planeringsarbete. Den bebyggelsestruktur som redovisas i planprogrammet är inte färdigstuderad. Den utgör ett sätt att illustrera i vilken riktning området föreslås att utvecklas. Studierna av kvarter, byggnader, platser och så vidare kommer att fördjupas och vidareutvecklas och detaljeringsgraden kommer att öka i samband med kommande detaljplanarbeten.

Markägoförhållanden

Planområdet omfattar:

- fastigheterna Vallkärratorn 2:9, 2:11, 2:13, 2:16, 2:29, 2:36, 2:41, 2:43, 2:44, 2:45, 2:53, 2:62, 5:72, Villebrådet 1, 2 och 3 samt Jägaren 2, 3 och 5 som är privatägda.
- fastigheterna Nöbbelöv 24:1, Jaktlyckan 1, Jägaren 4 och 6 som ägs av Lunds kommun.
- fastigheterna Vallkärratorn S:2 och S:9 (del av Kävlingevägen) som det saknas ägaruppgifter för.
- fastigheterna Jägaren 7 och Jägaren 8 som ägs av Lunds Kommun Fastighets AB.
- fastigheten Nöbbelöv 2:23 som ägs av Kraftringen Energi AB.

Stadsbyggnadsidé

Ambitionen med programförslaget är att förverkliga de strategier som anges i ÖP 2018 och stärka samt utveckla stadslivet i området.

För att göra detta föreslås att de stora ytor som idag i huvudsak utgör skyddszoner och parkeringsytor tas i anspråk och förses med ny bebyggelse. På så sätt omvandlas de delar av området som idag upplevs som baksidor till framsidor istället. Förtätningen av området sker med blandad och varierad

bebyggelse i form av flerbostadshus, radhus och parhus i, i huvudsak, två till fyra våningar (kring centrum något högre). Kävlingevägen omvandlas till en alléförsedd stadsgata flankerad av gång- och cykelvägar och kvartersbebyggelse med entréer mot gatan. En liknande omvandling sker med Nöbbelösvägen. Körfältet smalnas av och gatan förses med ny allé samt ny gång- och cykelväg. Ny bebyggelse placeras längs med gatan. Även Nöbbelövs Torg och Jaktstigen föreslås omvandlas till stadsgator.

Det befintliga centrumstråket förstärks och kopplas samman med Kävlingevägen via ett nytt torg.

På västra sidan om Kävlingevägen föreslås ett inre stråk i nordsydlig riktning. Med hjälp av gatuplenteringar, öppna gårdar mot stråket samt tillvaratagande och utvecklande av delar av befintlig växtlighet ges stråket en grönskande inramning. Fotgängare och cyklister prioriteras längs stråket och biltrafik sker i begränsad omfattning och i låg fart.

Bilparkering löses huvudsakligen i gemensamma mobilitetshus. Detta möjliggör att bostadsgårdarna kan förses med mycket grönska och stora träd. Områdets kulturhistoriska värden föreslås att tas tillvara och synliggöras i förslaget. Detta genom att den alléförsedda gamla skiftesvägen som idag är gång- och cykelväg förlängs fram till Kävlingevägen samt att flera av de s.k. "Prästahusen" öster om Kävlingevägen bevaras.

Den föreslagna strukturen strävar efter att komplettera och utveckla Nöbbelöv. Detta görs genom att skapa en kopplande stadsmiljö med attraktiva bostäder, levande torg och platser och grönskande stråk och gårdar som bidrar till att skapa ett mer sammanhängande Lund.



Modellbild från öster som visar huvuddragen i stadsbyggnadsidén om hur området skulle kunna bebyggas.

Programförslag

Innehåll - sammanfattning

Ca 700-750 nya bostäder
 Förskola med 8 avdelningar.
 2-3 nya parkerings-/mobilitetshus.
 Ny gång- och cykeltunnel under Södra stambanan.
 Ombyggnad/nybyggnad av gator med fokus på förbättringar för gång- och cykeltrafiken.
 Förädling av nya och befintliga "gröna" platsbildningar.
 Utveckling av Nöbbelövs centrum.



Illustration som visar ett förslag på hur området kan bebyggas.

Östra delområdet



Orienteringskarta östra delområdet.

I det östra delområdet föreslås att den brokighet som finns i området idag även får bli en del av området i framtiden. Fyra av de befintliga hus som bedöms ha ett kulturhistoriskt värde avses bevaras (de rödmarkerade husen i bilden nedan). Dessa kompletteras med radhus i två våningar och flerbostadshus med huvudsakligen fyra våningar. Byggnaderna placeras så att de tillsammans skapar en stor sammanhängande och variationsrik kvartersstruktur.

En allmän gata, försedd med trädplantering och trottoar, löper i en slinga runt bostadskvarteren. Två kvartersgator löper i östvästlig riktning genom bostadskvarteren och delar in området i tre skilda bostadsgårdar av varierande storlek. Med släpp mellan byggnaderna ges möjlighet att röra sig fritt mellan bostadsgårdarna. På så sätt kan samtliga utemiljöer och lekplatser användas av alla boende i området.



Modellbild från öster över östra delområdet.

Delar av befintlig växtlighet avses tas tillvara. Genom att komplettera växtligheten med nya träd kan bostadsgårdarna kunna få ett stort inslag av lummig grönska. I nordöstra hörnan av området föreslås ett mobilitetshus i tre våningar. Mobilitetshuset fungerar, tillsammans med en högre mur som löper längs områdets gräns mot järnvägen, som bullerskydd. Muren placeras på en lägre vall och tanken är att buskar, klängväxter och träd ska planteras här. Även parkeringshuset bör förses med grönska mot bostadsbebyggelsen. Mindre samlade markparkeringar föreslås längs muren i områdets mellersta del samt direkt söder om bostadskvarteren. Den befintliga Tunisborgsgården, i områdets södra del, har ett kulturhistoriskt värde. Byggnaderna är dock i så dåligt skick att de inte går att behålla. Det är dock önskvärt att ny bebyggelse i samma skala uppförs på dess plats. Ambitionen är att någon form av verksamhet ska kunna lokaliseras hit. Norr om Tunisborgsgården föreslås att en gång- och cykelnedfart till en ny tunnel under järnvägen anläggs. Att åstadkomma en sådan tunnel är ytterst viktigt för att förbättra kopplingen mellan Nöbbelöv och Sankt Hans backar samt bostadsområdena öster om järnvägen. Tanken är att Tunisborgsgården samt gång- och cykelnedfarten precis som idag ska ligga i en öppen parkliknande miljö försedd med fruktträd eller liknande.

Fortsatt detaljplanering och bearbetning av den föreslagna strukturen av detta delområde kommer att invänta utgången av de utredningar om höghastighetsjärnväg och fyrspårsutbyggnad för Södra stambanan som Trafikverket arbetar med.

Mellersta delområdet



Orienteringskarta mellersta delområdet.

Kävlingevägen

Kävlingevägen föreslås omvandlas från en landsväg till en stadsgata. Målet är att öka stadsmässigheten, öka attraktiviteten för gående och cyklister samt skapa en mer sammanhängande stad med behagligare trafikklimate.

På västra sidan föreslås att gatan förses med alléplantering samt gång- och cykelbana. På östra sidan föreslås att gatan förses med alléplantering



Modellbild/idéskiss från söder över Kävingevägen som stadsgata.

samt gång- och cykelbana inom den del som omfattas av programområdet. Övergångar för gående och cyklister ska placeras i strategiska lägen för att ge en god koppling mellan östra och västra sidan. Alléplanteringarna bör kombineras med ett visst inslag av kantparkering för att öka tillgängligheten och bidra till att hastigheterna längs vägen hålls nere.

Den nya bebyggelsen föreslås placeras med långsidor längs vägen för att ge en stadsmässig inramning av gaturummet. Entréer ska förläggas mot gatan för att ge liv åt gatan och göras genomgående för att skapa god kontakt mellan gårdar och gata.

Mellan Jaktstigen och Nöbbelövs Torg

Detta delområde föreslås delas in i två kvarter som skiljs åt av ett torg.

Bebyggelsen i det norra kvarteret föreslås i en u-form med långsidorna mot Kävingevägen, Nöbbelövs torg och det nya torget. Byggnaderna föreslås vara i fyra-sex våningar. Entréer bör förläggas mot de omgivande gatorna och torget och göras genomgående för att skapa liv åt stadsrummen och skapa en god kontakt mellan kvarterets in- och utsidor. Kvarterets innergård öppnas upp mot det inre stråket och den befintliga bebyggelsen i väster.

För det södra kvarteret föreslås en kvartersbebyggelse med bostäder i fyra-sex våningar efter sam-

ma mönster som i det norra kvarteret. Väster om kvarteret, på andra sidan det inre stråket, föreslås radhusbebyggelse i två-tre våningar. Radhusbebyggelsen placeras så att dess entréer vänder sig mot det inre stråket och torget och att dess trädgårdar vänder sig mot den befintliga bebyggelsen.

Den befintliga vårdcentralen föreslås byggas ut österut mot det nya torget. Besöksparkering kan förläggas på torgets västra del söder om vårdcentralen.

Det nya torget är avsett att förstärka Nöbbelövs befintliga centrumstråk och förlänga det ut till Kävingevägen. Omgivande bostadshus ska förses med någon form av lokaler i bottenvåningarna för att bland annat stärka näringslivet i området och, tillsammans med den befintliga vårdcentralen, bidra med liv och rörelse till torget. Exempel på verksamheter som passar på platsen är till exempel en återbruksstation av samma typ som finns till exempel vid Fäladstorget, en tandläkarmottagning eller mindre butiker. Förslagsvis läggs även en busshållplats i anslutning till torget för att ytterligare förstärka centrumstråket.

Mellan gång- och cykelvägen och Jaktstigen

Längs med Kävingevägen föreslås ett bostadskvarter i norr samt ett mobilitetshus i söder. Bebyggelsen i bostadskvarteret föreslås i en u-form med långsidorna mot Kävingevägen i öster samt mot norr



Illustration som visar bebyggelse i området mellan Jaktstigen och Nöbbelövs Torg.

och söder. Kvarterets innergård öppnas upp mot det inre stråket i väster. Byggnaderna föreslås vara flerfamiljshus i huvudsakligen fyra våningar. Entréer bör förläggas mot de omgivande gatorna och göras genomgående för att skapa liv åt stadsrummen och skapa en god kontakt mellan kvarterets in- och utsidor.

Söder om bostadskvarteret föreslås ett mobilitetshus i fyra till sex våningar (en av dessa under mark). Mobilitetshuset innehåller parkering till såväl befintlig som ny bebyggelse. Infart- och utfart sker från Kävingevägen via den nya vägen norr om mobili-



Modellbild/idéskiss från öster över området mellan Jaktstigen och Nöbbelövs torg.



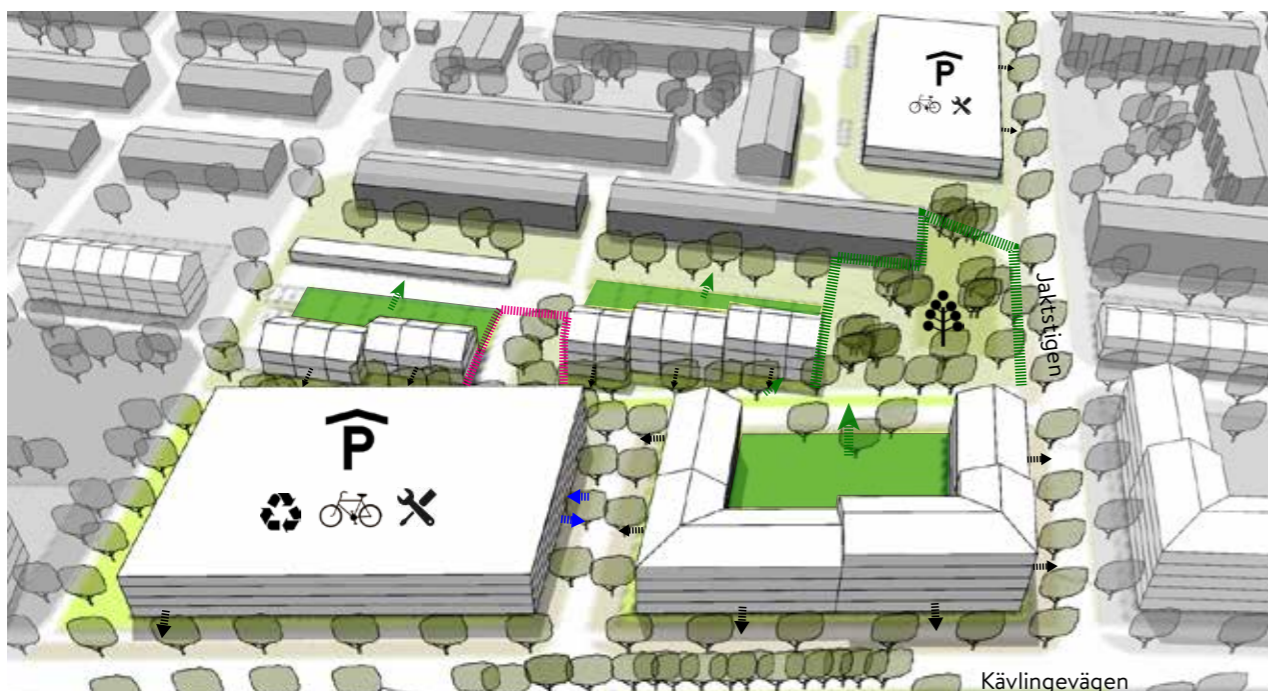
Illustration över området mellan gång- och cykelvägen och Jaktstigen.

tetshuset. Mobilitetshuset bör förses med ett stort inslag av fasadgrönska för att komplettera grönskan i omgivningen. Fasaden som vetter mot gröningen i söder kan även förses med klättringsmöjligheter eller liknande för att koppla mobilitetshusets utsida till lekplatsen där. För att bidra till stadslivet bör mobilitetshuset förses med lokaler med utåtriktad verksamhet i delar av bottenvåningen mot Kävlingevägen och gröningen i söder. Exempelvis kan gemensam cykelverkstad eller liknande förläggas hit. Även på den stora bostadsfastigheten Jägaren 5, väster om bostadskvarteret och mobilitetshuset, ges möjlighet till ny bebyggelse i form att befintliga markparkeringar bebyggs med lägre radhusbebyggelse i två till tre våningar. Radhusbebyggelsen placeras så att den följer det inre stråket i nord-sydlig riktning. Trädgårdarna vänds mot den befintliga bebyggelsens utemiljö i väster. Den befintliga kupe-



Alternativ med ny bebyggelse även på fastigheten Jägaren 5.

rade grönytan söder om Jaktstigen föreslås behållas som en platsbildning i området. För att lösa parkeringsbehovet för den befintliga och nya bebyggelsen på Jägaren 5 föreslås att ett mobilitetshus uppförs på den befintliga markparkeringen söder om Jaktstigen. Även detta mobilitetshus bör förses med någon lokal med utåtriktad verksamhet i delar av bottenvåningen mot Jaktstigen, för att bidra till stadslivet i området. Förslaget är anpassat efter befintliga fastighetsgränser vilket innebär att det är möjligt att genomföra endast de två kvarteren i öster och det inre stråket utan att ändra befintlig struktur i väster, se de olika alternativen ovan. Utformningen av den förslagna strukturen på fastigheten Jägaren 5, är en idéskiss som behöver utredas mer noggrant om fastighets-



Modellbild/idéskiss från öster över området mellan gång- och cykelvägen och Jaktstigen (med bebyggelse på fastigheten Jägaren 5)

ägaren är intresserad av fortsatt detaljplanearbete för den delen.

Mellan Nöbbelövsvägen och gång- och cykelvägen

Den befintliga alléförsedda gång- och cykelvägen som tidigare har varit en skiftesväg föreslås förlängas ut till den nya gång- och cykelvägen längs Kävlingevägen. Söder om gång- och cykelvägen skapas en gröning genom att en del befintliga träd tas tillvara och kompletteras med nya. Gröningen föreslås innehålla en lekplats.

På gröningens östra sida föreslås ett flerbostadshus i fyra våningar som placeras med långsidan längs Kävlingevägen. Huvudentréer bör förläggas mot Kävlingevägen och gårdsmiljön bör utformas så att den sammanflätas med den gröna miljön på den allmänna gröningen. Söder om gröningen föreslås två u-formade bostadskvarter längs Kävlingevägen. Kvarterens innergårdar öppnas upp mot det inre stråket i väster. Det norra kvarteret innehåller flerfamiljshus i fyra våningar mot norr och öster samt radhus/parhus/ flerfamiljshus i två-tre våningar mot söder. Entreér bör förläggas mot de omgivande gatorna och göras genomgående i flerfamiljshusen för att skapa liv åt stadsrummen och skapa en god kontakt mellan kvarterets in- och utsidor. Väster om det inre stråket föreslås radhusbebyggelse i två till tre våningar. Radhusbebyggelsen placeras så att den följer det inre stråket i nord-sydlig



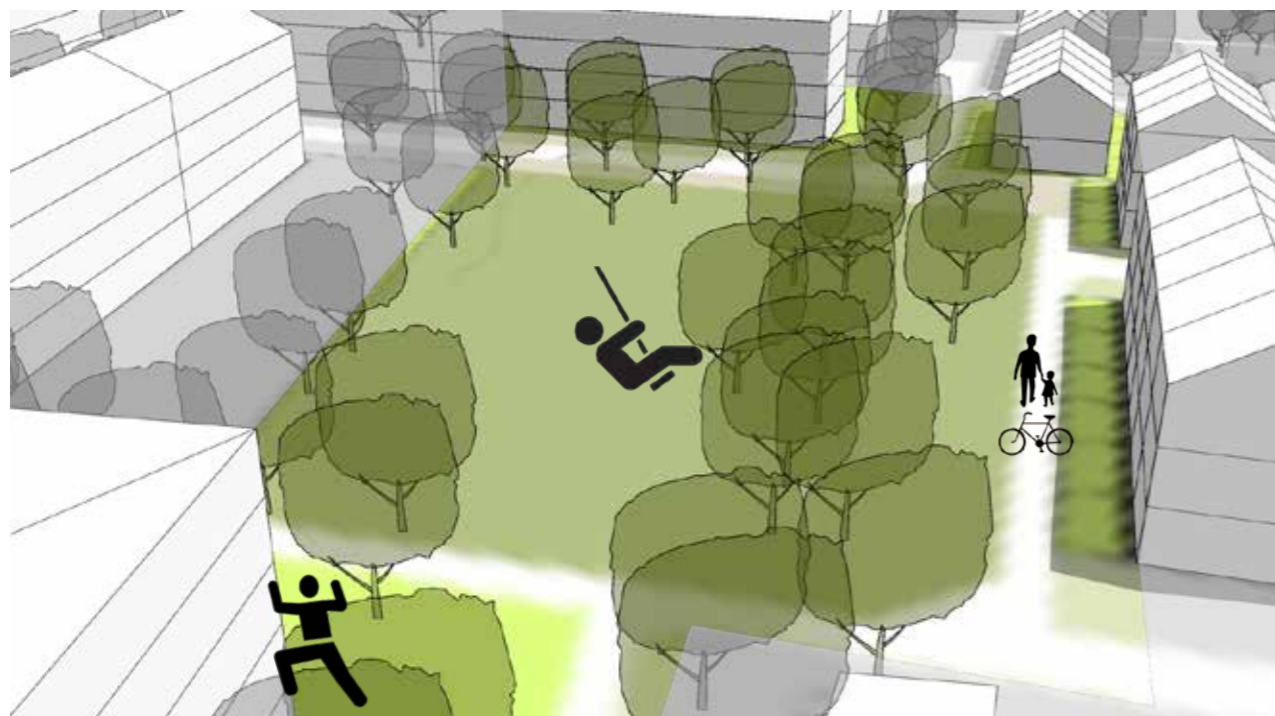
Illustration över området mellan Nöbbelövsvägen och gång- och cykelvägen.

riktning. Trädgårdarna vänds mot den befintliga bebyggelsens utemiljö i väster. Eventuellt kan någon av radhuslängorna vid gröningen utföras som ett flerbostadshus i tre-fyra våningar.

Längst nere i söder på stråkets västra sida föreslås en ny förskola med åtta avdelningar. Den befintliga gröningen intill Nöbbelövsvägen föreslås tas tillvara och användas som en del av förskolegården. Detta ger möjlighet att omedelbart åstadkomma en gårdsmiljö med mycket grönska och stora vistelsekvaliteter för förskolebarnen. Ovanpå förskolebyggnaden ges möjlighet att uppföra ett par våningar med bostäder.



Modellbild/idéskiss från öster området mellan Nöbbelövsvägen och gång- och cykelvägen.



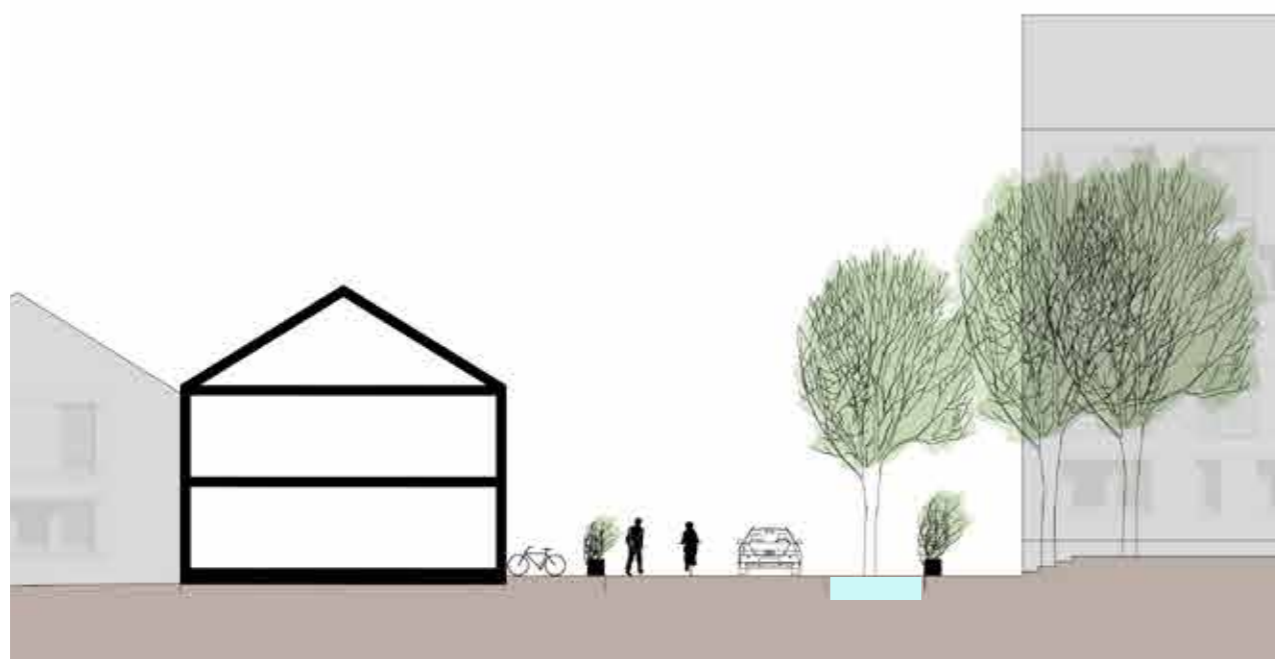
Modellbild/idéskiss från norr över gröningen/platsbildningen vid mobilitetshuset.

Det inre stråket

Mellan kvartersbebyggelsen längs Kävlingsvägen och radhusen/den befintliga bebyggelsen i väster föreslås ett inre stråk i nordsydlig riktning. Stråket sträcker sig hela vägen från Nöbbelövsvägen i söder till Nöbbelövs torg i norr. Ambitionen är att skapa ett variationsrikt stråk som vindlar sig fram och på vägen sammankopplar flera mindre platsbildningar.

Stråket ges en grönskande inramning. Detta åstadkoms med hjälp av nya gatuplanteringar, att de stora bostadsgårdarna i öster hålls öppna mot stråket samt genom att delar av befintlig växtlighet tas tillvara och kompletteras med ny växtlighet. Radhusen till väster förses med planteringsbar förgårdsmark som ytterligare bidrar till den gröna inramningen.

Stråket kommer att användas för öppen dagvattenhantering och skyfallshantering. Växtbäddar med



Typsektion genom inre stråket som bl.a. visar ytor för öppen dagvattenhantering.

grönska eller öppna förstärkningslager med grönska föreslås som ett karaktärsskapande element längs stråket, (se mer under rubriken Dagvatten och skyfall). Gröningen, det nya torget m.fl. ska utformas så att skyfallsvatten kan fördröjas där.

Radhusen som löper längs stora delar av stråket uppförs i två och tre våningar. Detta bidrar till att ge stråket en lågmäld skala och inramning. Tanken är att fotgängare och cyklister ska prioriteras längs stråket. Biltrafik ska endast tillåtas i begränsad omfattning och i låg fart.



Illustration över det inre stråket.



Modellbild/idéskiss från söder över del av det inre stråket.

Västra delområdet



Orienteringskarta.

Nöbbelösvägen

Nöbbelösvägen föreslås liksom Kävlingevägen att genomgå en stor omvandling. Vägen är idag dubbelt så bred som den behöver vara vilket inbjuder till höga hastigheter för bilisterna. Tanken är att minska körbanebreddens till hälften och ge gatan en mer stadsmässig inramning. På dess norra sida behålls befintlig alléplantering och gräsremsa. Den befintli-

ga gångbanan föreslås breddas något för att ge bättre utrymme till både gång- och cykeltrafik. Den södra delen av den befintliga gatan föreslås omvandlas till gång- och cykelbana kantad med alléplantering eller växtbäddar med öppen dagvattenhantering.

Övergångar för gående och cyklister ska placeras i strategiska lägen för att ge en god koppling mellan södra och norra sidan. Alléplanteringarna kan kombineras med ett visst inslag av kantparkering för att öka tillgängligheten och bidra till att hastigheterna längs vägen hålls nere. Där det är möjligt föreslås ny bebyggelse placeras med långsidor längs vägen för att ge en stadsmässig inramning av gaturummet. Entréer ska förläggas mot gatan för att ge liv åt gatan och skapa god kontakt mellan gårdar och gata.

Öster om cykeltunneln

På befintliga markparkeringar norr om Nöbbelösvägen föreslås ny bostadsbebyggelse placeras i anslutning till och längs med vägen. Bostäderna uppförs som flerfamiljshus i fyra våningar. Dess placering gör att nya grönskande innergårdar kan anläggas mot den befintliga bebyggelsen i norr. Entréer bör förläggas mot vägen och göras genomgående. Detta för att skapa liv i gaturummet och skapa en god kontakt mellan kvarterets in- och utsidor.



Modellbild/idéskiss från väster över Nöbbelösvägen och området öster om cykeltunneln.

Ambitionen är att komplettera också delar av bebyggelsen söder om vägen med ny bebyggelse som löper längs vägens riktning. Den nya bebyggelsen föreslås vara i två-fyra våningar och kan uppföras som radhus eller flerfamiljshus. Entréer bör även här förläggas mot vägen. Då ytan är begränsad mellan vägen och befintliga husgavlar kommer utemiljöerna till husen att vara relativt små.

Väster om cykeltunneln

Söder om vägen ges möjlighet till ny bebyggelse i östra delen av Danska parken. Den illustrerade bebyggelsen är tänkt att innehålla LSS-bostäder men området kan även bli aktuellt för annan form av bostadsbebyggelse. Entréer ska förläggas mot gatan för att ge liv åt gaturummet.

Befintlig växtlighet i anslutning till gång- och cykeltunneln föreslås glesas ut för att skapa kontakt mellan gång- och cykelvägen och den nya bebyggelsen.

Danska parkens odlingsområde föreslås utvecklas och förädlas. Med den tillkommande bostadsbebyggelsen i närområdet ökar troligen efterfrågan på och behovet av odlingslotter på Nöbbelöv. Eventuellt kan en dagvattendamm komma att förläggas i Danska parken. Dagvattendammen bör ges en omsorgs-

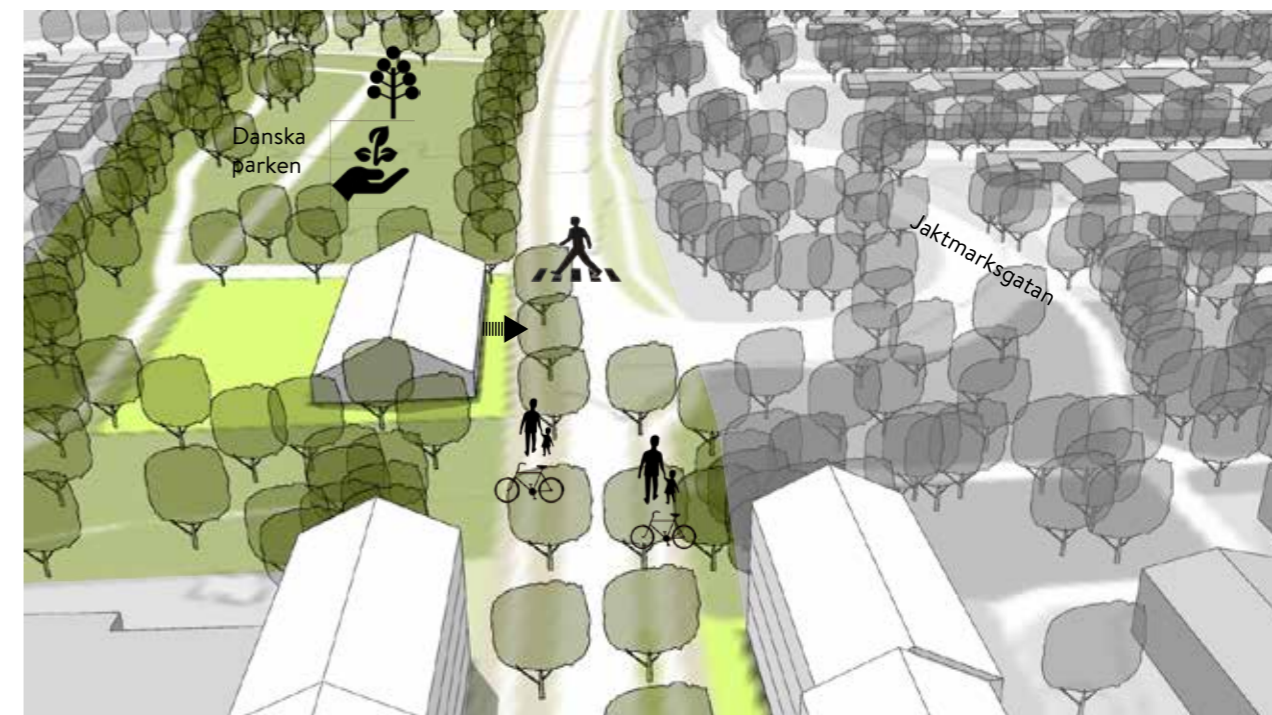


Illustration över del av västra delområdet.

full utformning och integreras i parkmiljön så att den blir en tillgång för området.

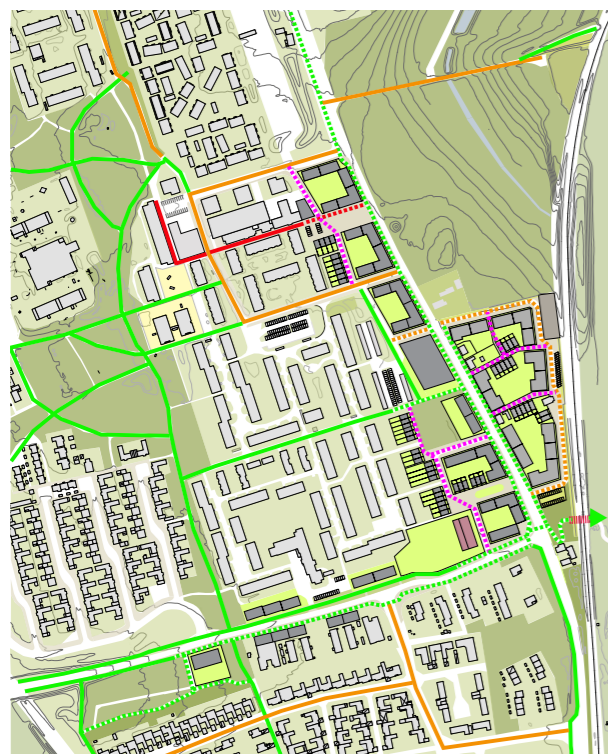
Stadsdelsparken

Planförslaget medför att fler människor kommer att befolka stadsdelen och den befintliga stadsdelsparken. Den föreslagna exploateringen möjliggör en fortsatt satsning på stadsdelsparken vad gäller såväl innehåll som utformning. Ambitionen är att parken ska förses med fler funktioner och att en mer varierad och användbar parkmiljö ska kunna utvecklas.



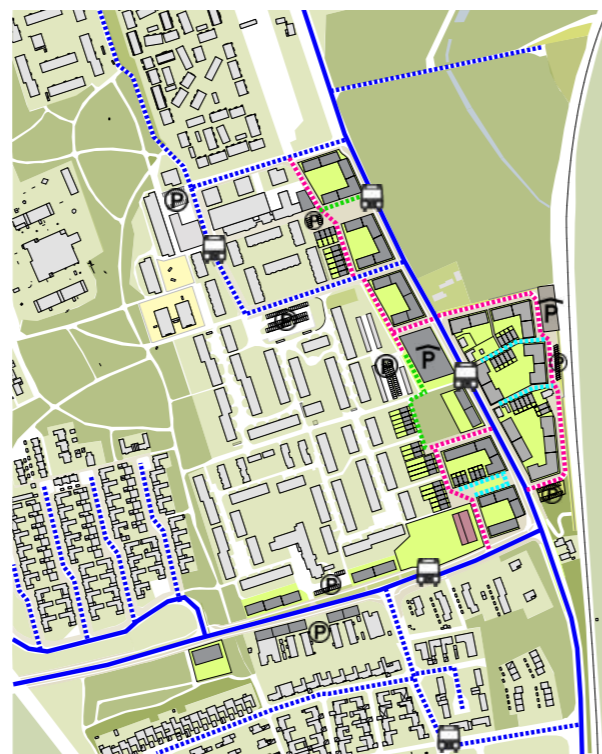
Modellbild/idéskiss från öster över Nöbbelösvägen och området väster om cykeltunneln.

Trafikstruktur



GÅNG- OCH CYKELTRAFIK TECKENFÖRKLARING

- Gång- och cykelväg, befintlig
- - - Gång- och cykelväg, ny
- Gångbana, befintlig
- - - Gångbana, ny
- Separat gångbana, cykling i blandtrafik, befintlig
- - - Separat gångbana, cykling i blandtrafik, ny
- Blandtrafik, befintlig
- - - Blandtrafik, ny



VÄGTRAFIK TECKENFÖRKLARING

- Huvudgata
- - - Lokalgata
- Kvartersgata, låg fart
- - - Lokalgata, låg fart
- Cykelgata
- Busshållplats
- Mobilitetshus
- Samlad markparkering

Gång- och cykeltrafik

Gång- och cykelförbindelse som ansluter till det övergripande systemet föreslås finnas längs Nöbbelösvägens båda sidor. Här tas delar av befintliga ytor för biltrafik i anspråk till förmån för gång- och cykeltrafiken. En ny gång- och cykeltunnel föreslås förläggas i Nöbbelösvägen förlängning österut under järnvägen. På så sätt kan kopplingen mellan Nöbbelöv och Norra fälåden förbättras avsevärt. På Kävlingsvägens västra sida tillskapas också en gång-

och cykelförbindelse genom programområdet och som förbättrar flödet i det övergripande systemet. Anslutningen är redan påbörjad och kommer att genomföras oavsett om programförslaget i övrigt genomförs. Kävlingsvägens östra sida föreslås också få en ny gång- och cykelväg som sträcker sig från Tunisborgsgården och fram tills den nya bostadsbyggnaden avslutas mot åkermarken. Området öster om Kävlingsvägen föreslås få en separat gångväg längs den allmänna gatan som löper

i en slinga runt kvarteren. Cykling sker i blandtrafik i gatan. De två kvartersgatorna genom kvarteren kommer att vara utformade så att all trafik sker på de gåendes villkor.

Det inre nordsydliga stråket kommer att utgöra ett sammanhängande gång- och cykelstråk från Nöbbelösvägen till Nöbbelövs torg. Stora delar av stråket kommer att innehålla blandtrafik men stråket ska utformas så att all trafik sker på de gåendes villkor.

Ett antal nya kopplingar för gående och cyklister kommer att tillskapas från den nya gång- och cykelbanan längs Kävlingsvägen och västerut. Mellan varje kvarter ges möjlighet att ta sig in till det inre stråket via separat gångväg och cykling i blandtrafik eller via gemensamma gång- och cykelvägar. Den befintliga alléförsedda gång- och cykelvägen från Nöbbelövs parken och österut förlängs hela vägen ut till Kävlingsvägen. Likaså förlängs det befintliga centrumstråket för gående och cyklister österut via ett nytt torg till Kävlingsvägen. Även Jaktstigen förlängs ut till Kävlingsvägen. Förslagsvis ges både Jaktstigen och Nöbbelövs torg en utformning med smalare körbanor och rymligare långsgående gångbanor. Nya gång- och cykelöverfarter över Nöbbelösvägen och Kävlingsvägen bör lokaliseras till lägen som ger goda kopplingar till det övergripande gång- och cykelnätet och knyter samman bostadsområdena över vägarna.

Vägtrafik

Nöbbelösvägen och Kävlingsvägen utgör även fortsättningsvis huvudgator genom området. Gatorna föreslås att ha karaktär av stadsgator och trafiken längs dem bör begränsas till 40 km/h. En ny allmän gata föreslås i en slinga runt de föreslagna bostadskvarteren öster om Kävlingsvägen. Trafiken här bör begränsas till 30 km/h eller lägre. Det inre stråket väster om Kävlingsvägen kommer att nås för biltra-

fik via Nöbbelösvägen, Jaktstigen, Nöbbelövs torg samt två nya infartsvägar från Kävlingsvägen. Stråket kommer i delar att vara öppet för blandtrafik på de gåendes villkor. Tanken är att det huvudsakligen är sällantrafik och behörighetstrafik till parkeringar som ska röra sig längs stråket.

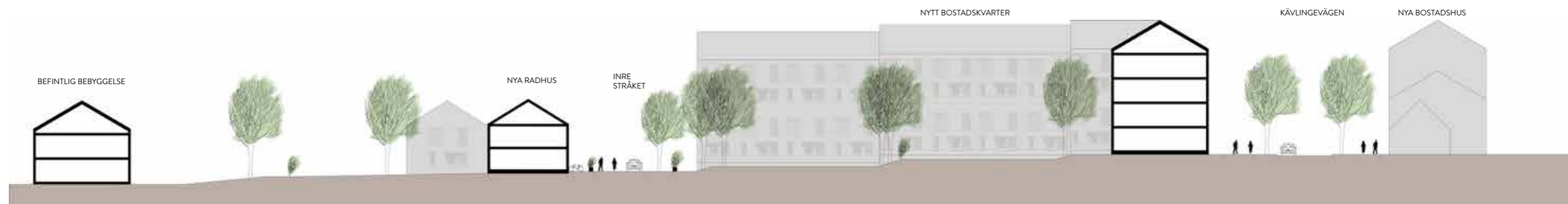
Kollektivtrafik

Planförslaget ger ett större resandeunderlag för de befintliga busslinjer som trafikerar området. Nya hållplatser föreslås placeras längs Kävlingsvägen som ersättning för de som försvinner längs nuvarande Jägaregatan. Vidare utredningar får undersöka om busslinje 3 även fortsättningsvis ska drivas via Jaktstigen och norrut eller om den ska drivas direkt via Kävlingsvägen. Utredningar får även visa om bussen fortsatt ska gå på Christian V:s väg och Svenska vägen eller enbart på Kävlingsvägen. I övrigt innebär förslaget inga förändringar av kollektivtrafiken.

Parkering och angöring

Lunds parkeringsnorm ska följas för både bil och cykel i området. Cykelparkeringar kan placeras på gårdar, i byggnader, i nära anslutning till entréer och på förgårdsmark. Välanpassade och yteffektiva utrymmen bör anordnas för parkering och hantering av såväl vanliga cyklar som elcyklar, lådcyklar och cykelkärror.

Bilparkering i det västra delområdet föreslås huvudsakligen samlas i ett större, centralt placerat, mobilitetshus kombinerat med inslag av mindre markparkeringar i direkt närhet till bostadshusen. Det stora mobilitetshuset föreslås uppföras i 4-6 våningar, varav minst en av våningarna placeras under mark. De föreslagna parkeringslösningarna kommer att



Typsektion genom området från befintlig bebyggelse i väster till Kävlingsvägen i öster.



Till vänster mobilitets-/parkeringshus i Malmö med omsorgsfull gestaltning och transparent bottenvåning.



Till höger exempel från Lund på verksamhet (återbruksverkstad) som kan ligga i bottenvåning på mobilitets-/parkeringshus.

ersätta en stor del av de befintliga markparkeringarna och innehålla parkering för både den nya och den befintliga bebyggelsen.

Valet att lösa parkeringsbehovet i ett större gemensamt mobilitetshus ger möjlighet att åstadkomma den gröna miljö som eftersträvas längs det inre stråket. På så sätt kan den del av gårdarna som möter det inre stråket utformas så att de ligger i samma nivå som stråket och större träd kan planteras här, se exempel i typsektionen på föregående sida.

För de föreslagna radhusen samt som ersättning för de markparkeringar som föreslås bebyggas på fastigheten Jägaren 5 (i den norra delen av mellersta delområdet) finns olika alternativ att lösa parkeringsbehovet. Det illustrerade alternativet innebär att ett mobilitetshus uppförs på platsen för den befintliga markparkeringen söder om Jaktstigen och kombineras med att en del av befintlig markparkering i öster behålls. Andra lösningar är också tänkbara och kommer att utredas om fastighetsägaren önskar gå vidare med fortsatt detaljplanearbete.

Nöbbelövsvägen och Kävlingevägen kan komma att få lägen för långsgående gatuparkering i strategiska lägen.

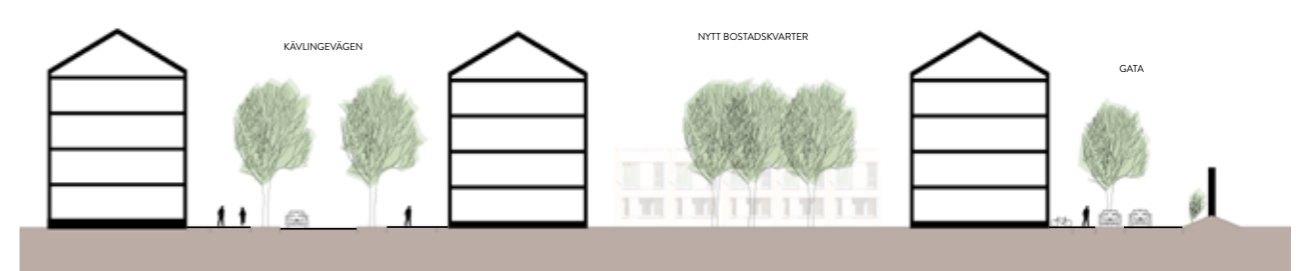
För det östra delområdet föreslås att huvuddelen av bilparkeringen löses i ett mobilitetshus med 2-3 våningar. Bilparkeringarna i huset kompletteras

med två mindre samlade markparkeringar öster och söder om kvartersbebyggelsen samt med enstaka mindre markparkeringar i anslutning till kvartersgatorna. Längs den allmänna slingan genom området bör långsgående gatuparkering samt angöring möjliggöras ihop med gatans alléplanteringen.

För att mobilitetshusen ska bli en tillgång i stadsmiljön utöver att enbart erbjuda bilparkeringsplatser måste stor omsorg läggas om deras utformning och gestaltning. Delar av deras bottenvåningar bör förses med lokaler med utåtriktad verksamhet som många i området kan dra nytta av, såsom till exempel cykelservice eller återbruksstationer. Likaså bör delar av husens fasader utformas så att de tillför något till omgivningen. De kan exempelvis utformas med stort inslag av fasadgrönnska, användas som klättervägg eller utnyttjas för gatukonst.

Programförslagets parkeringslösningar är utformade med utgångspunkten att behovet av bilparkering ska minska och att hållbart resande ska främjas. Bostäderna ska således kopplas till bilpool och andra mjuka åtgärder som främjar resande med gång, cykel och kollektivtrafik ska tillämpas.

Omfattningen, placeringen och utformningen av parkeringslösningarna fastställs inte i planprogrammet utan kommer att studeras vidare i kommande planarbeten utifrån investeringskostnader, genomförbarhet och markägarskap.



Typsektion genom östra delområdet från Kävlingevägen i väster till fastighetsgränsen mot järnvägen i öster.

Teknisk försörjning

Dagvatten och skyfall

Området ingår i verksamhetsområde för dagvatten. En övergripande dagvatten- och skyfallsutredning har genomförts baserat på den föreslagna bebyggelsestrukturen. De siffror på fördröjningsvolym som redovisas nedan kommer sålunda att kunna ändras i samband med att planförslaget vidareutvecklas.

Med hänsyn till rådande begränsningar i ledningsnätet har VA SYD bedömt att fördröjning av dagvatten måste ske inom området. För att minimera belastningen på ledningsnätet krävs att så lite dagvatten som möjligt släpps ut till nätet.

Utgångspunkten i dagvattenutredningen är att den framtida dagvattenhanteringen i programområdet bör säkerställa så att den ursprungliga vattenbalansen inom området behålls efter exploatering samtidigt som risken för översvämningar, i och nedströms planområdet, skall beaktas. Dagvatten bör så långt möjligt tas om hand lokalt för att minska klimatförändringarnas påverkan i stadsmiljön. Gårdsmiljöer på enskilda fastigheter bör utformas med stort inslag av genomsläppliga markmaterial för att reducera dagvattenmängderna till det kommunala VA-nätet.

Förtätningen av området ger upphov till ökade dagvattenflöden, fördröjningsbehov och reningsåtgärder. Flödes- och fördröjningsberäkningarna är gjorda för ett 10-årsregn och ett utflöde på 20 l/s/ha.

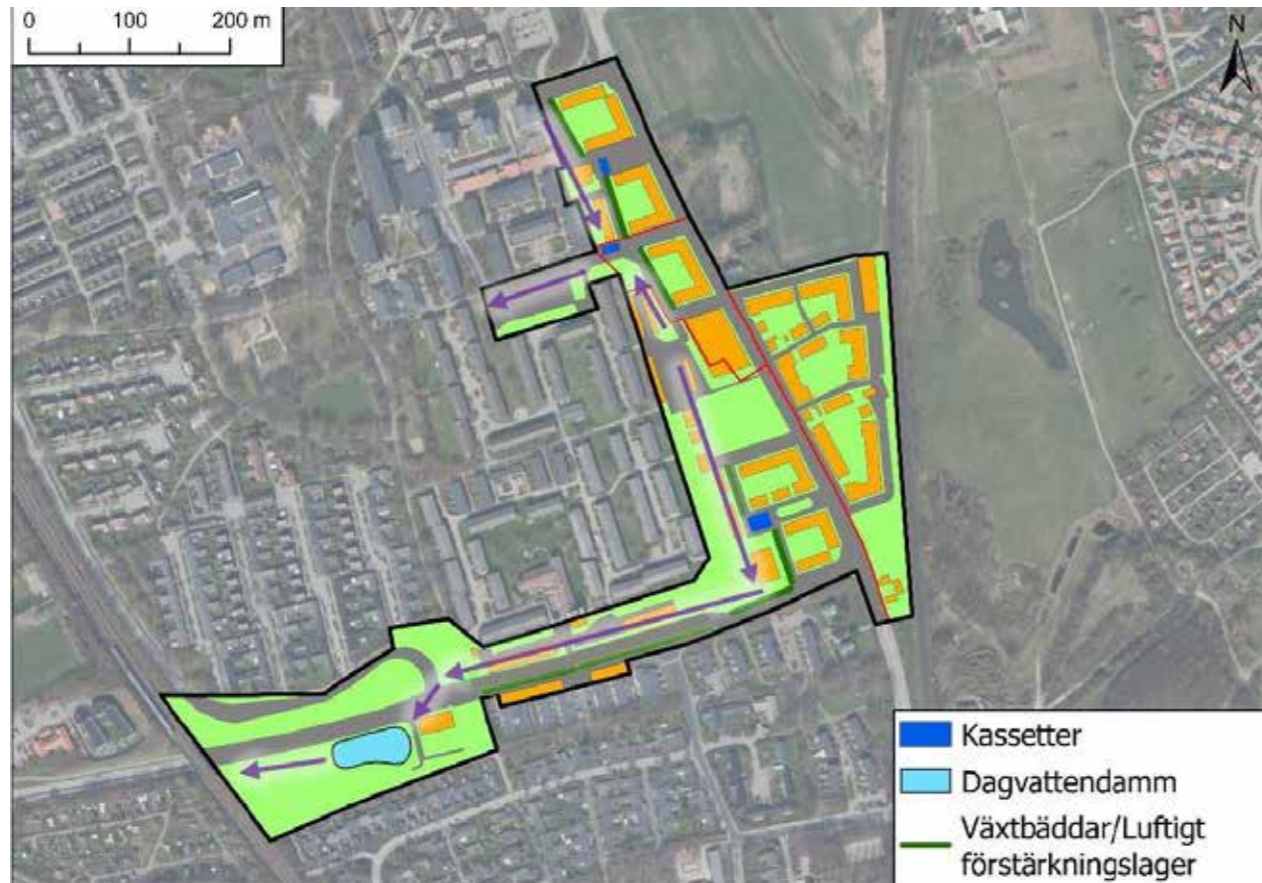
Kävlingevägen går som en höjdrygg i nordsydlig riktning genom området på höjder på ca +46 till +48 meter över havet. Öster om Kävlingevägen ligger marken generellt högre än på västra sidan. I grova drag rinner området öster om Kävlingevägen norrut mot Önnerupsbäcken, medan området väster om Kävlingevägen leds söderut mot Höje å via lednings-

nätet. Den norra delen av det västra området (norr om det nya mobilitetshuset) lutar generellt åt norr, medan den södra delen lutar åt sydväst. Nöbbelövsvägen lutar väster ut.

I den norra delen av västra delområdet behöver ca 410 m³ dagvatten fördröjas. Med två meter breda växtbäddar längs det inre stråket är det möjligt att fördröja markvattnet. Om det istället för växtbäddar anläggs 4 meter breda luftiga förstärkningslager under det inre stråket ökar kapaciteten till att kunna ta hand om hela norra områdets fördröjningsbehov. Då det skulle kunna vara svårt att koppla takvattnet till förstärkningslagret behöver lösningen eventuellt kompletteras med någon underjordisk anläggning, så som dagvattenkassetter, för att fördröja takvattnet. Med en reglerhöjd på 0,5 m i den underjordiska anläggningen blir ytbehovet för den 340 m². Inom området finns de ytor som behövs för att kunna fördröja dagvattnet på föreslaget sätt.

I den södra delen av västra delområdet behöver 730 m³ fördröjas. Även här kan markvattnet hanteras i växtbäddar eller luftigt förstärkningslager. Beroende på om det anläggs växtbäddar eller luftigt förstärkningslager behöver den totala längden på anläggningarna vara mellan 260-520 m, vilket det finns plats för i Nöbbelövsvägen och det inre stråket. Takvattnet kan antingen fördröjas i en öppen dagvattendamm i Danska parken alternativt i en underjordisk kassettlösning som föreslås placeras under platsbildningen norr om den föreslagna förskolan.

Hanteringen av dagvatten ska synliggöras i området och användas för att ge mer grönska i gaturummen och på platsbildningarna. Såväl hantering av dagvatten med öppna förstärkningslager som med växtbäddar förbättrar förutsättningarna för träd och annan växtlighet att etablera sig i anslutning till



Karta från övergripande dagvattenutredning som visar huvuddragen i förslaget till dagvattenfördröjning för området väster om Kävlingsvägen. I bilden visas de båda möjliga lösningarna för takvattnet i den södra delen (dagvattendamm i Danska parken eller underjordisk kassett norr om förskolan).

hårdgjorda ytor, se exempel och typsektion för Norrängavägen på nästa sida.

För det östra delområdet rinner dagvattnet norrut och måste tas om hand i Önnerupsbäcken. Utifrån de markavvattningsföretag som finns i Önnerupsbäcken är utloppet här begränsat till 1 l/s/ha, vilket ger ett fördröjningsbehov på ca 1 010 m³ för delområdet. Fördjupad dagvattenutredning och val av fördröjningslösningar kommer att göras först då det blir aktuellt med fortsatt detaljplanearbete för det östra delområdet.

Då programområdet till stor del redan är bebyggt och främst förtätas ökar föroreningsbelastningen

bara något. Med föreslagna dagvattenlösningar gör reningen från dessa att belastningen av samtliga ämnen minskar jämfört med befintlig situation. Ett genomförande av detaljplanen innebär därmed en förbättring för recipienten Höje å att uppfylla miljö kvalitetsnormerna för vatten.

Påverkan från skyfall har analyserats utifrån befintlig situation i Lunds skyfallsmodell och analys av planerad situation i Scalgo Live. Utarbetat förslag ser ut att kunna hantera ett skyfall förutsatt att kantsten används och grönytor utformas på rätt sätt. Detta bör dock utredas ytterligare med en mer avancerad modell än Scalgo Live. För att bibehålla nuva-



Upphöjd växtbädd som tar takvatten (Vinnova 2014).



Upphöjd växtbädd som tar takvatten (Vinnova 2014).



Öppet förstärkningslager med träd (Edge).



Nedsänkt växtbädd (Solna stad dagvattenstrategi 2018).



Typsektion genom Norrängavägen med ny dagvattenfördröjning och växtlighet samt ny gång- och cykelbana på södra sidan.

rande förhållanden vid skyfall behöver omkring 800 m³ fördröjas inom utredningsområdet, där merparten ska fördröjas längs det inre stråket. Detta kräver noggrann utformning av de norra utredningsområdet, men bör vara genomförbart så att inga negativa konsekvenser nedströms uppkommer. I samband med fortsatt detaljplanering kommer bl.a. områdets höjdsättning och byggnadernas placeringar studeras ännu noggrannare för att säkerställa en fungerande skyfallshantering.

Renhållning och återvinning

Val av system för renhållning avgörs senare under planerings- och exploateringsprocessen. Programförslaget är utformat så att det är möjligt för renhållningsfordon att ta sig fram längs de föreslagna vägarna och gatorna i området. Samordning av renhållning för flera fastigheter är önskvärt för att effektivisera renhållningen och hålla nere på renhållningsfordonens rörelseantal. I anslutning till torget i norra delen av området samt i det stora mobilitetshuset föreslås att lokaler för återvinning/återbruk tillskapas. Exempel på en återbruksstation som kan

fungera som förebild finns vid Fäladstorget i Lund. En återbruksstation av denna typ är en mötesplats som är öppen för alla och är ett bra exempel på en verksamhet med miljöfokus som bidrar mycket till stadslivet i området.

Räddning

Området ligger inom normal insatstid, det vill säga mindre än tio minuter. Inom programområdet ska det anordnas tillgång till brandvatten, uppställningsplatser och god framkomlighet för utryckningsfordon. För vissa byggnader inom området kan det bli aktuellt med tr2-trapphus för att kunna åstadkomma de alléplanteringar som planeras längs gatorna och undvika för stora hårdgjorda ytor. Programförslaget är utformat så att det är möjligt för räddningsfordon att ta sig fram längs de föreslagna vägarna och gatorna i området. Tillgången till brandvatten, utrymningsstrategier och uppställning för räddningsfordon kommer att studeras vidare i kommande planarbeten.

Genomförande

Fortsatt planarbete

Planprogrammet är ett övergripande dokument som anger förutsättningar för förtätning och förädling i området som helhet. I samband med det fortsatta arbetet kommer flera olika detaljplaner att tas fram. Detta eftersom olika delar av området har olika förutsättningar för hur och när de kan komma att exploateras. Exempelvis så måste fortsatt detaljplanering av det östra delområdet invänta de utredningar om höghastighetsjärnväg och fyrspårsutbyggnad av södra stambanan som Trafikverket arbetar med. Det kommer också att vara olika aktörer inblandade i de olika delområdena. I samband med programarbetet gör stadsbyggnadskontoret bedömningen att programområdet kan komma att delas upp i tre-fyra olika detaljplaner, se karta bredvid. Antal detaljplaner styrs inte av planprogrammet och deras avgränsning kan komma att förändras.

Tekniska och ekonomiska åtgärder

Ett genomförande av hela programförslaget innebär, förutom utbyggnaderna inom kvarteren, nyanläggning/ombyggnad av följande allmänna anläggningar:

- Ombyggnad av Nöbbelösvägen med ny gång- och cykelväg och plantering/trädallé på dess södra sida.
- Ombyggnad av gång- och cykelvägar i Danska parkens koloniområde.
- Nytt allmänt stråk med blandtrafik i låg fart mellan Nöbbelösvägen i söder och Nöbbelövs Torg i norr.
- Nytt allmänt torg som sammanbinder Kävlingevägen med Nöbbelövs centrumstråk.
- Ny förskola.
- Nya allmänna infartsgator mellan Kävlingevägen och det allmänna stråket i öster.
- Ny allmän gata öster om Kävlingevägen.
- Ny gång- och cykelväg som ansluter till befintlig gång- och cykelväg i östvästlig riktning (gamla enskiftesvägen).
- Ombyggnad av del av Jaktstigen.
- Ny gång- och cykelväg och allé på Kävlingevägens östra sida.
- Ny gång- och cykeltunnel under järnvägen.

- Nya dagvattenanläggningar (t.ex. dagvattendamm, växtbäddar eller öppna förstärkningslager under gator/gång- och cykelvägar).
- Ny allmän gröning med lekmöjligheter.
- Upprustning/åtgärder i Nöbbelövsparken och Danska parken.

Utvecklingen av de allmänna platserna ska ske samordnat med utbyggnaden av kvarteren.



Karta över programrådets möjliga framtida indelning i olika detaljplaner.

Fastighetsrättsliga åtgärder och konsekvenser

Området är idag indelat i kvarter och fastigheter med olika ägare. Programförslaget innebär att delar av marken måste ges en ny fastighetsindelning. Huvuddelen av det nya gatunätet föreslås läggas ut som allmän plats, se rödmarkerat område på kartan på nästa sida. Ansvarsfördelningen under genomförandeskedet är beroende av i vilken takt och vid vilken tidpunkt fastighetsägarna genomför respektive projekt. För att säkra kommunens intressen kan det vara nödvändigt att avtal mellan kommunen och inblandade fastighetsägare träffas i ett tidigt skede.



Karta som visar vilka ytor av det nya gatunätet (inklusive platsbildningar) som föreslås vara allmän platsmark (rödmarkerat).

Ansvars- och kostnadsfördelning

För att kommande detaljplaner, som bygger på programförslaget, ska kunna genomföras krävs att exploateringsavtal tecknas med plansökanden innan detaljplanerna antas, samt att kommunen i form av markägare tecknar markanvisningsavtal för den kommunala marken. Rubricerade avtal reglerar villkor för exploateringen såsom genomförande av antagna detaljplaner, kostnader som uppkommer som följd av genomförandet samt marköverlåtelse mellan kommunen och parterna.

I detta skede förväntas projektet som helhet få ett positivt exploateringsnetto.

Masshantering

En översiktlig beräkning har gjorts kring masshantering för området väster om Kävlingevägen. Enligt denna tidiga utredning kan en stor del av jordmassorna i området återanvändas inom området. Dock behöver ca 8000 kubikmeter jord hanteras utanför området. (Detta är en preliminär siffra som kan öka om t.ex. gårdar underbyggs med garage istället för att parkering löses i mobilitetshus.)

Konsekvenser

Behov av miljöbedömning

Planområdet berörs av gällande regleringar och skyddsvärden i form av fornlämningar, markförordningar, transportleder för farligt gods samt riksintresse för kommunikationer.

Genomförande av programförslaget innebär en ökad exploateringsgrad. Ett stort antal nya bostäder planeras att uppföras dels inom område som redan är ianspråktaget för bostadsändamål men även inom område som tidigare använts som bl.a. park, bensinstation och kyrkligt förrådsändamål. Programförslaget kommer att innebära behov av utbyggnad av infrastruktur, vägar, VA-system samt energisystem inom och i anslutning till planområdet.

Genomförande av programförslaget kommer att innebära en förändring av stadsbilden i området. Översiktlig riskutredning avseende nya bostäders närhet till transporter med farligt gods har genomförts. Fördjupad utredning kommer att göras i samband med fortsatt detaljplanearbete. Översiktlig trafikbullerutredning för att utreda programförslagets påverkan på ny och befintlig bebyggelse har genomförts. Fördjupade utredningar kommer att göras i samband med fortsatt detaljplanearbete.

Gällande regleringar och skyddsvärden, omgivningens påverkan och så vidare kan hanteras inom ramen för detaljplaneverktyget.

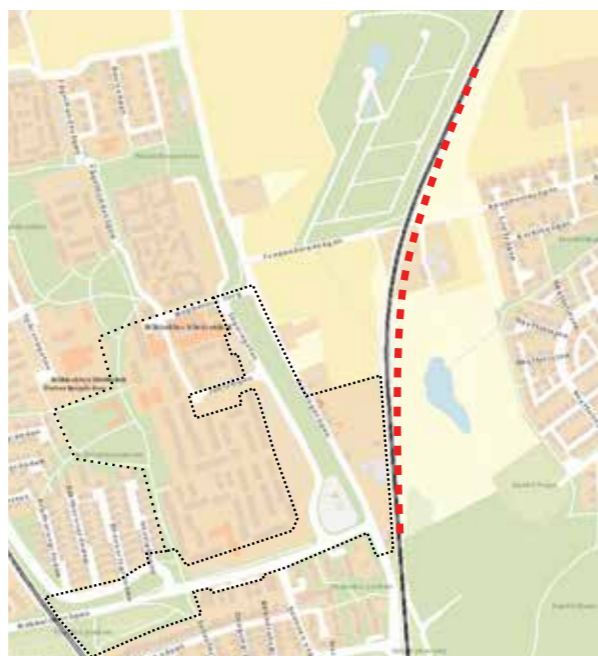
Sammantaget är den påverkan som planförslaget förutses få sådan att den inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Det föreslås därför inte att göras en formell miljöbedömning enligt miljöbalken. Behovet av miljöhänsyn vid genomförandet av framtida detaljplaner kommer alltså inte att beläggas i en separat miljökonsekvensbeskrivning.

Riksintressen

Planförslaget bedöms kunna genomföras utan att ge någon negativ påverkan på riksintresset för kommunikationer. Programförslaget utgår ifrån att eventuell utbyggnad av Södra stambanan, med fyra spår eller för höghastighetståg, sker österut. Detta eftersom sådana utbyggnader bland annat innebär att den befintliga kurvan på järnvägen som finns i anslutning till planområdet sannolikt behöver rätas upp. Fortsatt detaljplanering av det östra delområdet måste dock invänta de utredningar om hög-

hastighetsjärnväg och fyrspårsutbyggnad av södra stambanan som Trafikverket arbetar med. Det är först när resultatet av dessa utredningar börjar klarna som bebyggelsestrukturen i det östra delområdet kan fastställas.



Planförslaget är framtaget med utgångspunkten att utbyggnad av järnvägen kommer att ske åt öster (röd streckat.)

Grönstruktur

Programförslaget innebär en stor påverkan på grönstrukturen inom vissa delar av området.

Området mellan Kävlingsvägen och Jägaregatan består av en bullervall med plantering och gräsmatta på sidorna. De gröna värdena består av uppvuxen vegetation på en vall som ger ett grönt intryck både från vägarna och från bostäderna runt omkring. Området används till viss del för hundpromenader och till viss del naturlek. Vegetationen är en livsmiljö för småfåglar och mindre däggdjur. Eftersom vegetationen står på en bullervall från 80-talet bedöms det inte som rimligt eller möjligt att bevara någon vegetation i samband med exploateringen. Då all befintlig vegetation försvinner här får det inledningsvis en stor lokal konsekvens.

Området öster om Kävlingsvägen är i stora delar ett vildvuxet lummigt område med stora träd och buskar. Området utgör privat mark och är inte allmänt tillgängligt. Inom området bör det vara möjligt att bevara en del av den befintliga vegetationen och låta den bli en del av de planerade bostadsgårdarna.

Den exploatering som föreslås väster om Jägaregatan, söder om Jaktstigen samt norr och söder om Nöbbelövsvägen fram till gång- och cykeltunneln i väster sker huvudsakligen på ytor som är ianspråktaga av stora markparkeringar. Ett antal träd som omger markparkeringarna kommer att försvinna som en följd av exploateringen, främst längs Nöbbelövsvägens norra sida.

Det finns flera alleer inom området som omfattas av generellt biotopsskydd. Dessa föreslås till största del bevaras och förstärkas.

Strategin inom hela planområdet är att kompensation av borttagen vegetation ska ske i första hand genom återplantering av större träd i gatumiljö och på bostadsgårdar, med inslag av öppna dagvattenlösningar samt med hjälp av en genomtänkt utformning av vegetation för att gynna biologisk mångfald inom hela exploateringsområdet. Inom exploateringsområdet finns en del uppväxta trädssamlingar. Programförslaget har utformats så att flera av dessa kan bevaras som gröna platsbildningar och utvecklas med mer växtlighet.

Inom programområdet är det inte möjligt att helt kompensera för all vegetation som försvinner. Men ambitionen är att det inom den föreslagna strukturen ska skapas förutsättningar för ett stort inslag av grönska och stora uppvuxna träd.

Trafik

Gång- och cykeltrafik

Programförslaget innebär en utveckling av gång- och cykelmöjligheterna inom och till området. Nöbbelövsvägen och Kävlingsvägen förses med nya gång- och cykelbanor. En ny gång- och cykeltunnel under Södra stambanan kommer att förbättra kopplingen mellan Lunds nordöstra och nordvästra delar. Befintlig gång- och cykelväg längs Jägaregatan ersätts med gång- och cykelmöjligheter längs det nordsydliga inre stråket. Gång- och cykelmöjligheterna genom området i östvästlig riktning förbättras. De inre gatorna i området utformas som gator där trafiken ska ske på de gåendes villkor.

Kollektivtrafik

Planförslaget ger ett större resandeunderlag för de befintliga busslinjer som trafikerar området. Nya hållplatser föreslås placeras längs Kävlingsvägen som ersättning för de som försvinner längs nuvarande Jägaregatan. Vidare utredningar får undersöka

om busslinje 3 även fortsättningsvis ska dras via Jaktstigen och norrut eller om den ska dras direkt via Kävlingsvägen. I övrigt innebär förslaget inga förändringar av kollektivtrafiken.

Biltrafik

Programförslaget innebär att karaktären på huvudgatorna Nöbbelövsvägen och Kävlingsvägen kommer att förändras. Istället för att som idag fungera liknande landsvägar som inbjuder till höga hastigheter kommer de att omvandlas till stadsgator med smalare körbanor och en utformning som ger lägre hastigheter. Nuvarande Jägaregatan försvinner och den matartrafik som tidigare gått där kommer fortsättningsvis att gå via Kävlingsvägen och vidare till områdets parkeringar, Nöbbelövs Torg och Jaktstigen. Det inre stråket kommer i delar att vara öppet för blandtrafik på de gåendes villkor och tanken är att detta endast ska trafikeras av sällantrafik och viss behörighetstrafik. Trafik till östra delområdet kommer att ledas via Kävlingsvägen och en allmän gata runt kvarteren till områdets parkeringar.

Parkering

Programförslaget innebär en stor förändring av de befintliga parkeringslösningarna i området. De stora och utspridda markparkeringarna föreslås ersättas i huvudsak med större samlande mobilitetshus i strategiska lägen. Detta kommer i vissa fall innebära att bilister får längre väg att gå till parkeringsanläggningarna. I området kommer det dock att även fortsättningsvis finnas ett visst inslag av mindre markparkeringar/angöringsplatser. Dessa ska bl.a. innehålla handikapparkeringar samt möjlighet till lastning och lossning för leveranser och dylikt. Programförslaget fastställer inte slutligt val av parkeringslösningar, utan detta görs först i ett senare skede av exploateringsprocessen.

Hälsa och säkerhet

Luft

Miljö kvalitetsnormerna för utomhusluft inom Lunds kommun överskrids inte. Luftföroreningarna ligger inom godtagbara nivåer inom programområdet. Trafiktillskottet från den förändring som programförslaget innebär bedöms inte förändra nivåerna för befintlig bebyggelse.

Skuggning

Den föreslagna bebyggelsestrukturens skuggning har studerats, vårdagjämning 21 mars och sommar-solstånd 21 juni klockan 10, 12 och 16. Studierna

visar att den föreslagna bebyggelsestrukturen kommer att ge goda solförhållanden. Dess påverkan på befintlig bebyggelse kommer att vara väldigt liten.



21 mars klockan 10.

21 mars klockan 12.



21 mars klockan 16.

21 juni klockan 10.



21 juni klockan 12.

21 juni klockan 16.

Trafikalstring

Planområdet omfattar ca 700-750 bostäder, förskola och mobilitetshus. Ca 200 bostäder föreslås öster om Kävlingevägen, resterande 500-550 föreslås väster om Kävlingevägen. En trafikprognos har tagits fram och visar att området fullt utbyggt genererar ca 2000 fordon rörelser per dygn. Dessa fordon fördelar sig inom området men merparten bedöms trafikera Kävlingevägen söderut. Biltrafiken på Kävlingevägen bedöms därför öka från dagens ca 10 500 fordon per dygn till 12 100 fordon per dygn. Trafikprognosen har legat till grund för den översiktliga bullerutredning som genomförts.

Trafikbuller

En övergripande trafikbullerutredning genomfördes inför programsamrådet med utgångspunkt i den då föreslagna bebyggelsestrukturen. Bebyggelsestrukturen har förändrats sedan programsamrådet men inte på ett sådant sätt att den påverkar slutsatserna i den genomförda bullerutredningen.

Trafikbullerutredningen utgår från beräknad trafik år 2040. Beräkningarna har gjorts både med och utan höghastighetståg på Södra stambanan. Ett tillägg med höghastighetståg i beräkningarna ger på

fasader närmast/vinkelrätt mot järnvägen en marginell ökning av ljudnivåerna med upp till 1 dBA.

Slutsatserna av trafikbullerutredningen är följande:

Vid full utbyggnad av planområdet påverkas planerad bebyggelse framförallt av buller från järnvägen och Kävlingevägen vars trafik genererar höga ljudnivåer. Alla byggnader med fasad mot dessa får ljudnivåer som överskrider trafikbullerförordningens riktvärde Leq 60 dBA. Samtliga bostäder med fasad mot järnvägen och Kävlingevägen kräver någon form av kompensationsåtgärd.

Detta kan vara:

- Bostäder med Leq 60 dBA eller högre planeras med genomgående planlösning så att hälften av bostadsrummen orienteras mot sida som uppfyller Leq 55 och Lmax 70 dBA.
- Om Leq 65 dBA uppfylls är det möjligt att planera för små lägenheter om högst 35kvm.

Planerade radhus samt byggnader i västra delen av planområdet uppfyller generellt Leq 60 dBA. För att kunna förlägga en gemensam uteplats på innergård i framför allt östra delområdet kommer ytterligare bullerdämpande åtgärder att krävas för att uppnå Leq 50 dBA och Lmax 70 dBA. Detta kan till



Ekvivalentnivåer buller (Leq) i mest bullerutsatt del av området. Färgerna visar ljudnivåer i dBA 2 meter över mark.

exempel vara en lokal bullerskyddsskärm. Skärmens höjd beräknas när placering är vald.

För att uppfylla Naturvårdsverkets riktvärden för hela förskolgårdsytan kommer det troligtvis att krävas någon form av bullerskydd mot Nöbbelövsvägen.

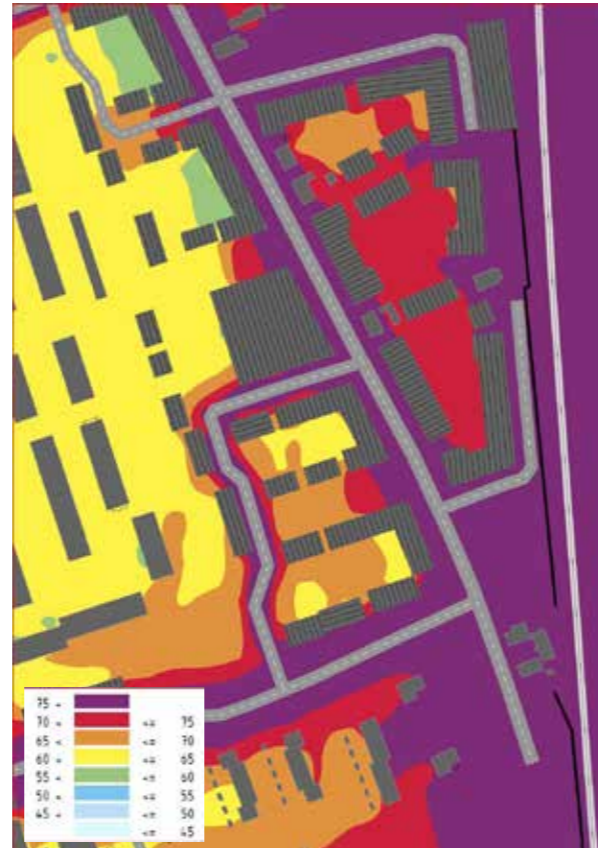
Den övergripande trafikbullerutredningen visar att det är möjligt att planera enligt föreslagna kvartersstruktur om kompensationsåtgärder genomförs.

Fördjupade bullerutredningar kommer att göras för respektive delområde i samband med fortsatta detaljplanarbeten. I samband med det kommer bl.a. val av bullerdämpande åtgärder att utredas vidare.

Markföroreningar och sanering

Delar av området öster om Kävlingevägen innehåller potentiellt förorenad mark.

Den befintliga bensinmacken utgör en så kallad farlig, miljöfarlig och störande verksamhet och marken omkring den är troligtvis också förorenad. En miljöteknisk markundersökning har genomförts för en stor del av det övriga området som ska exploateras, bl.a. den befintliga skyddsvallen. Resultaten från un-



Maxnivåer buller (Leq) i mest bullerutsatt del av området. Färgerna visar ljudnivåer i dBA 2 meter över mark.

dersökningen har inte visat på att det förekommer någon stor utbredning av föroreningar i jord- eller i grundvattnet inom området och jordmassorna bedöms i stort vara lämpliga för att återanvända inom ett framtida arbetsområde. I en provtagningspunkt förekommer en halt av PAH-H överskridande riktvärdet för Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM). Sett till hela undersökningsområdet anses påträffad halt inte utgöra några hinder för planerad markförändring som inkluderar bostäder. Föroreningen kan dock behöva avgränsas i sid- och djupled för att säkerställa att förhöjda halter inte förekommer i omkringliggande jord och således inte förekommer i ett större område.

Vidare provtagningar kommer att krävas för att avgränsa eventuella föroreningar. Sanering av förorenad mark ska ske innan byggnation. I kommande detaljplanarbeten kommer föroreningssituationen och behov av åtgärder att utredas vidare genom ytterligare markundersökningar.

Radon

Av den översiktliga radonkartläggning som finns över Lund utgör området väster om Kävlingevägen normalriskmark och området öster om Kävlingevägen nästan högriskmark. Radonhalten påverkar vilket grad av radonskydd som grundläggningen av byggnaderna ska utföras i. Noggrannare radonmätningar kommer att genomföras i samband med kommande detaljplaner och markundersökningar.



Potentiellt förorenad mark inom programområdet.

Risk

Södra stambanan utgör transportled för farligt gods. Den bebyggelse som föreslås väster om Kävlingevägen ligger mer än 50 meter ifrån järnvägen, vilket enligt slutsatserna i "Bebyggelseplanering och farligt gods - Strategi för bebyggelseplanering intill rekommenderade färdvägar för transport av farligt gods i Lunds kommun" som tagits fram av Lunds kommun och räddningstjänsten Syd, innebär att den kan uppföras utan krav på ytterligare riskreducerande åtgärder.

För en stor del av den föreslagna bebyggelsen öster om Kävlingevägen krävs riskreducerande åtgärder för att den ska vara möjlig att genomföra. Den föreslagna nya bebyggelsen är som närmast placerad ca 25 meter från närmaste spår på Södra stambanan. Rekommenderade skyddsavstånd från spårkant till småhusbebyggelse (en- och tvåbostadshus) är 20 meter och till flerbostadshus 50 meter utan krav på riskreducerande åtgärder. För det östra delområdet gjordes en riskutredning 2012 där slutsatserna var att flerbostadshus kunde placeras så nära som 10 meter från bullervall/mur mot Södra stambanan förutsatt att byggnaderna förseddes med riskredu-

cerande åtgärder i form av fasader i brandteknisk klass och avstängbart ventilationssystem.

I samband med framtida detaljplanearbete för östra delområdet kommer en fördjupad riskutredning att genomföras för att tydligare avgöra byggnaders placeringar och vilka riskreducerande åtgärder som krävs för delområdet.

Sociala aspekter

Boendetyologi

Den nya bostadsbebyggelsen föreslås att utgöras av flerfamiljshus i fyra, med inslag av fem, våningar samt en- och tvåbostadshus med radhuskaraktär i två-tre våningar. Ett par kulturhistoriskt värdefulla enbostadshus bevaras öster om Kävlingevägen. En blandning av upplåtelseformer eftersträvas då detta medverkar till att skapa blandstad och variation. Kvartersbebyggelsen längs Kävlingevägen kommer att erbjuda en ny boendetyologi som kompletterar det befintliga utbudet på Nöbbelöv.

Tillgänglighet

I samband med byggnads- och markprojekteringen avgörs kraven på hur tillgängligheten i detalj kommer att tillgodoses. Delar av programområdet innehåller vissa naturliga höjdskillnader, bland annat från Kävlingevägen och västerut. Möjligheterna att hantera dessa så att lutningar på gång- och cykelbanor, gårdar, till entréer och så vidare får en rimlig standard bedöms efter rådande omständigheter vara acceptabla. Tillgängligheten kommer att studeras vidare i kommande planarbeten.

Barnperspektiv

Vid utarbetande av programförslaget har hänsyn till barns intressen, behov och situation i enlighet med barnkonventionen tagits. Gång- och cykeltrafiken prioriteras inom hela området och trafiksäkerheten utvecklas på befintliga och nya vägar. Nya gång- och cykelförbindelser gör det lättare att ta sig till närliggande parker och skolor. Lekmöjligheter föreslås i grön miljö på nya platsbildningar i området. Bostadsgårdar skyddade från trafik och med ett stort inslag av grönska kan anläggas med möjlighet till lek för framför allt yngre barn. En ny förskola möjliggörs inom programområdet. Befintliga parker föreslås rustas upp och utvecklas för att erbjuda fler aktiviteter och lekmöjligheter för barn i området.

Planeringsförutsättningar

Utredningar i planarbetet

Översiktlig bullerutredning

Översiktlig dagvatten-/skyfallsutredning

Översiktlig miljöteknisk markundersökning

Arkeologisk utredning steg 1, "Jaktlyckan 1 i Lund – lämningar efter slaget vid Lund 1976 och en bronsåldershöj". Arkeologerna, Statens historiska museer, 2018.

"Förslag till skydds- och varsamhetsbestämmelser Vallkärratorn, Lund", PM om kulturmiljö 2018-07-03

Tidigare ställningstaganden

ÖP 2018

I ÖP 2018 är aktuellt område kring och i anslutning till Kävlingevägen utpekad som ett stadsutvecklingsstråk för ny blandad bebyggelse.

Längs med de markerade stråken samt längs gaturummen och platserna inom markerade områden ska förtätningen och stadsutvecklingen ske med fokus på att stärka stadslivet. Detta för att binda ihop staden både socialt och rumsligt så att den sociala hållbarheten, samverkan och innovation, handeln samt de hållbara transportmedlen gång-, cykel- och kollektivtrafik stärks i kommunen.

Stråken ska förbinda stadsdelscentrum med stadskärnan/ortscentrum, längs huvudgator samt koppla skolor och fritidsanläggningar till stadskärnan/



Karta från Lunds översiktsplan 2018. Röd streckat visar stadsutvecklingsstråk. Röd prickat visar stråk och ytor för stadsliv. Rundskrafferad ring visar handels-/stadsdels- och tätortscentrum.

stadsdels- och ortscentrum via cykelstråk. Genom att förlänga stråken ut till utbyggnadsområden blir de nya områdena väl integrerade.

En av översiktsplanens förtättningsstrategier är att boulevardisera breda trafikrum genom att tillföra ny bebyggelse och omvandla gatornas utformning efter stadslivets villkor. Boulevardisering kan ses som en stadsutvecklingsstrategi för att skapa fler bostäder och arbetsplatser samtidigt som trafikleders barriäreffekter kan byggas bort så att stadsdelar knyts samman. Vid boulevardisering kan även gång- och cykelvänliga stråk utvecklas med trygga övergångar för de oskyddade trafikanterna. Även gaturummens blå-gröna kvaliteter kan stärkas och bidra till att höja stadens rekreativa och ekologiska värden, bland annat genom trädplantering.

Gällande detaljplaner

För planområdet gäller detaljplaner L339, L348, L650 (Väst kustbanan), L708, L820 och L902. Genomförandetiden har gått ut för samtliga detaljplaner.

Riksintressen

Planområdet berörs (liksom större delen av västra Lund och hela stadskärnan) av riksintresse för kommunikationer (framtida järnväg). Södra stambanan



Karta från Lunds översiktsplan 2018. Gult visar befintliga bebyggelseområden. Orange visar föreslagna bebyggelseområden. Grönt visar blå-gröna huvudstråk.

och Väst kustbanan utgör riksintresse för kommunikationer.

Bebyggelse och stadsbild

Programområdet gränsar i öster till södra stambanan och det stora grönområdet Sankt Hans backar. I norr, väster och söder gränsar programområdet till stora bostadsområden med villor och radhus.

Den kilformade delen av programområdet som ligger mellan Kävlingevägen och Södra stambanan innehåller småhusbebyggelse. Husen är i huvudsak placerade längs Kävlingevägen och utgör en rest av ett 20-tal småhus som fanns i området under 1900-talets första hälft. När Fredentorps kyrkogård anlades köptes en stor del av husen i området upp och revs i många fall. I gällande detaljplan är stora delar av detta område planlagt för kyrkligt ändamål. Detaljplanen har inte genomförts och det har påverkat hur området använts och hur det ser ut idag. De kvarvarande och rivna husens trädgårdar har vuxit relativt fritt och området är till stor del inbäddat i lummig och vildvuxen grönska. Fastigheterna har utöver bostadsändamål använts som bland annat handelsträdgård, bilfirma och som upplag för sand

och sten. Rester av de skiftande användningsområdena syns i området idag. En del av husen och fastigheterna är numera övergivna och sammantaget ger området ett brokigt och slitet intryck. Det finns dock kulturhistoriska, arkitektoniska och miljömässiga kvaliteter hos en del av de kvarvarande husen och i delar av områdets grönska.

Kävlingevägen innehåller endast två körfält för bilar. En omgestaltning av vägen är beslutad och påbörjad och den kommer att förses med trädrad och gång- och cykelbana på dess västra sida.



Kävlingevägen och området öster om vägen sett från söder.



Ortofoto över berörd del av Nöbbelöv. Programområdet är vitprickat. Centrumstråket är rödmarkerat.



Jägaregatan och de trädbevuxna bullervallarna från söder.

Området mellan Kävingevägen och Jägaregatan utgör en skyddszon och innehåller stora gräsytor och trädbevuxna bullervallar. Vallarna uppfördes i början av 70-talet av fyllnadsmassor från då bostadsområdet väster om Jägaregatan uppfördes. Grönskan på vallarna är mycket lummig och döljer helt Kävingevägen från bostadsområdet i stora delar av området. I områdets södra del ligger en bensinstation och en envåningsbyggnad innehållande restaurang. Byggnaderna är omgivna av öppna gräsmattor.

Jägaregatan saknar mittlinje men innehåller dubbelriktad trafik. Gångbana finns endast på gatans västra sida. Körbanan och gångbanan skiljs åt av en smal gräsremsa försedd med trädplantering längs gatans hela sträckning.

Området mellan bostäderna i väster och Jägaregatan i öster innehåller stora parkeringsytor med öppna markparkeringar och garage. Parkeringsytorna söder om Jaktstigen är omgivna av trädplanterade gräsmattor. De uppvuxna träderna på gräsmattorna, längs gatan samt på vallarna skapar en parkliknande miljö längs gångbanan i denna del av området.

De nyanlagda parkeringsytorna norr om Jaktstigen saknar inramningen med de trädplanterade gräsmattorna. Detta gör att denna del av området



Parkeringsyta mellan bostäderna och Jägaregatan, söder om Jaktstigen.



Bensinstationen sedd från väster.

saknar de parklika kvaliteter som finns söder om Jaktstigen och i huvudsak upplevs som en bilorienterad baksida.

Nöbbelevsvägen är försedd med mittremsa och har en total vägbanebredd på ca 16 meter. På dess norra sida finns en smal gång- och cykelbana skild från körbanan med gräsremsa med trädplantering. Gång- och cykelbanan startar vid Jägaregatan och löper sedan västerut. Efter korsningen med Jaktmarksgatan blir gång- och cykelbanan bredare. I samband med detta smalnas också Nöbbelevsvägens vägbredd av och vägen försvinner västerut ner i en tunnel under järnvägen. På gatans södra sida finns gång- och cykelväg endast längs Danska Parkens odlingsområde och på en kort sträcka mellan Danska vägen och Jägaregatan.

Nöbbelevsvägens västra del gränsar till Danska parkens odlingsområde. Odlingsområdet innehåller öppna odlingslotter utan bebyggelse och inramas av stora uppvuxna trädsamlingar. Inklämt mellan Nöbbelevsvägen och Jaktmarksgatan ligger en långsmal skyddszon med lummiga trädsamlingar.

Området mellan Nöbbelevsvägens östra del och bostadsområdet i norr innehåller, på samma sätt



Parkeringsyta mellan bostäderna och Jägaregatan, norr om Jaktstigen.



Nöbbelevsvägen sedd från väster.

som längs Jägaregatan, stora parkeringsytor som är inbäddade i trädplanterade gräsytor.

De stora bostadsområdena mellan Nöbbelevsparken, Nöbbelevsvägen, Jägaregatan och Jaktstigen innehåller i huvudsak lamellhus i två våningar. Bostadsområdet vid Nöbbelevs centrum innehåller i huvudsak lamellhus i tre våningar. Längst i norr är bebyggelsen högre i form av två lamellhus i sex och åtta våningar samt fyra nybyggda punkthus i sex våningar. Ett punkthus i fyra våningar finns också i områdets södra del mot Nöbbelevsvägen. Samtliga hus är orienterade i ett vinkelrätt mönster i nord-sydlig eller östvästlig riktning.

Signifikativt för lamellhusen i hela området är att entréer är placerade inåt gårdarna. Detta gör att kontakten blir bristfällig mellan husen och de anslutande gaturummen. I synnerhet märks detta i miljöerna kring Jägaregatan och Nöbbelevsvägen som trots parkliknande kvaliteter som helhet upplevs som lågt utnyttjade baksidor där bilismens framkomlighet prioriteras framför gående och cyklisterna.

I programområdets norra del ligger Nöbbelevs centrum. Här finns ICA och vårdcentral i två envåningsbyggnader. ICAs entré vänder sig mot en inre gård mellan bostadshusen. I anslutning till gården ligger



Jägaregatan och mötet med omgivande bebyggelse, sedd från söder.



Parkeringsyta/gård norr om Nöbbelevsvägen.

även förskolan Lergöken i en envåningsbyggnad. I bottenvåningen på åttavåningshuset, som vänder gaveln mot gården, finns verksamheter och mindre affärer. Vårdcentralens entré är vänd mot den smala gångväg som löper i sydostlig riktning genom området. Gångvägen utgör, tillsammans med den nord-sydliga gångvägen längs åttavåningshuset, områdets centrumstråk. För besökare i området som rör sig längs de allmänna gatorna framstår Nöbbelevs centrum p.g.a. sin struktur som något otydligt och privat.

I programområdets västra del ligger Nöbbelevsparken som är en del av ett större sammanhängande parkområde som löper i nordsydlig riktning genom hela Nöbbelev. I parken ligger förskola, grundskola och bibliotek i envåningsbyggnader.

Skola, verksamheter och service

I Nöbbelevsparken ligger Hubertusgården som är en F-6 skola. På skolan går ca 180 elever. Skolan är byggd 1976 och innehåller bland annat gymnastiksal.

I anslutning till skolan ligger också Nöbbelevs bibliotek.



Nöbbelevs centrum med ICA-butik, sett från söder.

Förskolan Lergöken har lokaler direkt öster om Nöbbelövsparken. Förskolan har sju avdelningar. Längs centrumstråket i norra delen av planområdet finns bland annat vårdcentral, ICA-butik och pizzeria.

I området södra del finns äldreboendet Nibblgården som innehåller 28 lägenheter.

Preemmacken i korsningen Nöbbelövsvägen-Kävlingevägen är en obemannad automatstation. I den gamla mackbyggnaden finns i nuläget en restaurang.

Grönstruktur

Stadsdelen Nöbbelöv har god tillgång till parker av olika storlek och har ett väl utvecklat nät av gröna stråk. Nöbbelövsparken och Jaktparken är de största parkerna och ligger centralt mellan olika bostadsområden och utgör förbindelselänk mellan norr och söder.

I programområdets västra del ligger Nöbbelövsparken och Danska parken.

Nöbbelövsparken utgör tillsammans med Jaktparken en stadsdelspark med ett centralt läge och innehåller viktiga förbindelselänkar med gång- och cykelvägar i alla fyra väderstreck. Nöbbelövsparken anlades i början av 1970-talet och har uppvuxna träd och buskar. Parken är gestaltad med tydliga rumsbildningar som avgränsas med träd och buskridåer.



Den alléförsedda gång- och cykelvägen, sedd från väster.

Det finns en stor artvariation inom parken men art sammansättningen är likartad vilket ger ett ganska likformat parkområde utan tydliga skillnader mellan olika platser i parken. Det innebär att riktningar inte framträder och orienterbarheten försämras. I parken finns lekplatser, fotbollsplan och tennisplan. Det finns god tillgång på stora öppna gräsytor för större evenemang.

I direkt anslutning till Nöbbelövsparken finns skolan Hubertusgården, förskolan Lergöken, Nöbbelövs bibliotek samt Nöbbelövs centrum.

Från Nöbbelövsparken löper en alléförsedda gång- och cykelväg västerut genom bostadsområdet och fram till Jägaregatan. Gång- och cykelvägen utgjorde tidigare enskiftesväg till en av områdets gårdar och löpte då hela vägen fram till Kävlingsvägen. Allén och vägsträckningen har ett kulturhistoriskt värde.

Danska Parken har funktion som en närpark. I parkens mitt finns ett odlingsområde. Mellan odlingsområdet och Nöbbelövsvägen i norr finns lägre buskar planterade. Parkens västra, östra och södra del innehåller täta ridåer av träd och buskar. Parken genomkorsas av gång- och cykelvägar i alla väderstreck.



Danska parkens odlingsområde, sett från öster.



Gräsyta med uppvuxna träd i korsningen Jägaregatan och Jaktstigen.

Området mellan Nöbbelövsvägen och Jaktmarksgatan innehåller ett långsmalt område med täta busk- och trädridåer som tidigare var en del av Danska parken. Då Nöbbelövsvägen försvinner ner i en tunnel under järnvägen i detta läge gör höjdskillnaderna att området numera inte upplevs som en del av parken utan mer som en skyddszon. Östra delen av Nöbbelövsvägen är försedd med en remsa med uppvuxna gatuträd på dess norra sida. Gräsremsa med gatuträd finns också på Jägaregatans västra sida. Det långsmala området mellan Kävlingsvägen och Jägaregatan utgör en skyddszon med stora gräsytor och höga bullervallar som är försedda med täta busk- och trädridåer.

De stora markparkeringarna i utkanten av flerbostadsområdet omgärdas av stora gräsytor som innehåller samlingar av uppvuxna träd. Inne i flerbostadsområdet finns flera gårdar med stora gräsytor och uppvuxna träd.

Växtligheten i den östra delen av planområdet har under lång tid kunnat växa väldigt fritt då området inte kunnat bebyggas. Detta har resulterat i ett lumligt område med stora träd och buskar som i stora delar upplevs som vildvuxet.

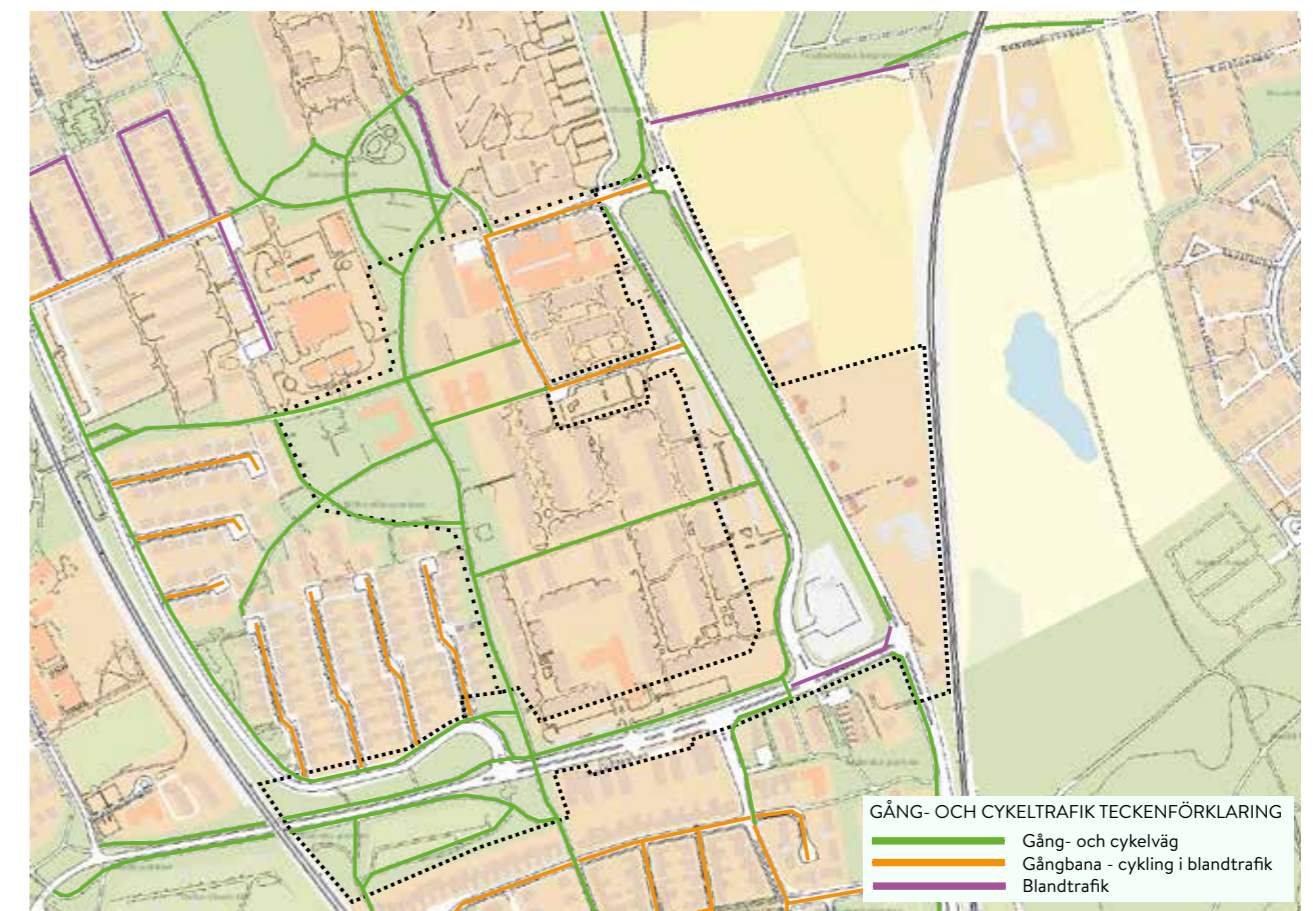


Växtlighet i området öster om Kävlingsvägen.

Trafikstruktur

Gång- och cykeltrafik

Nöbbelövsparken innehåller ett flertal gång- och cykelvägar som ger goda kopplingar från programområdet västerut, norrut och söderut. På Jägaregatans västra sida löper en separat gång- och cykelväg. Trafiken från denna leds vidare söderut via cykling i blandtrafik i Danska vägen eller via gång- och cykelvägen som finns på Kävlingsvägens västra sida söder om programområdet. Mellan Jägaregatan och Kävlingsvägen saknas dock separat gång- och cykel förbindelse. Från Jägaregatan och västerut finns en gång- och cykelväg på Nöbbelövsvägens norra sida.



Öster om Jaktmarksgatan är denna gång- och cykelväg något för smal för att kunna ge god framkomlighet för cyklister. Södra delen av Nöbbelövsvägen saknar i stora delar av programområdet gång- och cykelförbindelse. Den del av Kävlingevägen som löper genom programområdet har nyligen fått en gång- och cykelbana på sin västra sida. Jaktstigen och Nöbbelövs torg erbjuder huvudsakligen separata gångvägar längs vägarna och cykling i blandtrafik. De stora flerbostadsområdena inom programområdet erbjuder ett välutvecklat inre nät med gång- och cykelstråk. Jägaregatan gång- och cykelväg sammankopplas med Nöbbelövs parkens gång- och cykelvägar via detta inre nätverk på kvartersmark. Den tydligaste kopplingen utgörs av den alléförsedda gång- och cykelvägen i östvästlig riktning som tidigare utgjorde enkiftesväg till en av områdets gamla gårdar. Södra stambanan utgör en kraftig barriär mellan Nöbbelöv och Norra Fäläden. Den enda gång- och cykelförbindelsen som finns mellan stadsdelarna är en smal tunnel under järnvägen mellan Fredentorpsvägen och Annehemsvägen norr om programområdet.

Vägtrafik

Kävlingevägen trafikeras av ca 8950 fordon/dygn och har en hastighetsbegränsning på 40 km/h längs den sträckning som ligger inom programområdet. Vägen har karaktär av en landsväg men har nyligen försetts med gång- och cykelväg på sin västra sida. Nöbbelövsvägen trafikeras av ca 3500 fordon/dygn öster om Jaktmarksgatan och ca 4000 fordon/dygn väster om Jaktmarksgatan. Vägen har en hastighetsbegränsning på 40 km/h. Körfälten är väldigt breda och gatan är generellt överdimensionerad för den funktion och de trafikflöden den har. Gatan är utformad på ett sätt som skickar signaler om att biltrafiken är det högst prioriterade trafikslaget och de stora gatumåtten inbjuder till höga hastigheter. Liksom Kävlingevägen har gatan karaktär av en landsväg. Jägaregatan och Jaktmarksgatan utgör matargator som samlar ihop och för vidare trafiken från bostadsområdena till huvudgatorna Nöbbelövsvägen och Kävlingevägen. Jägaregatan har en hastighetsbegränsning på 40 km/h. Uppgifter om trafikmängd saknas. Jaktmarksgatan trafikeras av ca 1600 fordon/dygn och har en hastighetsbegränsning på ca 40 km/h.

Nöbbelövs Torg och Jaktstigen är lokalgator kopplade till Nöbbelövs centrum. De har en hastighets-

begränsning på 40 km/h. Nöbbelövs Torg trafikeras av ca 1800 fordon/dygn. Uppgifter om trafikmängd saknas för Jaktstigen.

Nöbbelövs Torg södra sida och en liten del av Jaktstigen har på senare år omvandlats och försetts med stadsmässiga gaturum där gångtrafikanter och cyklisters framkomlighet getts en mer framträdande roll. Men i övrigt är gatorna inom och i anslutning till programområdet utformade på ett sätt som tydligt prioriterar bilisternas framkomlighet framför gångtrafikanter och cyklister.

Kollektivtrafik

Gunnesbo pågatågsstation ligger ca 200 meter väster om Nöbbelövs parken. Pågatågsstationen nås via gång- och cykelvägar genom parken alternativt med motortrafik från Jaktmarksgatan. Lund C ligger ca 2 km söder om programområdet. Längs Kävlingevägen finns busshållplatser för regionbusslinje 123 som går mellan Lund C och Kävlinge. Längs Nöbbelövsvägen, Jägaregatan och Nöbbelövs Torg finns busshållplatser för stadsbusslinje 3 som går mellan Hubertusparken på Nöbbelöv och Linero.

Parkering och angöring

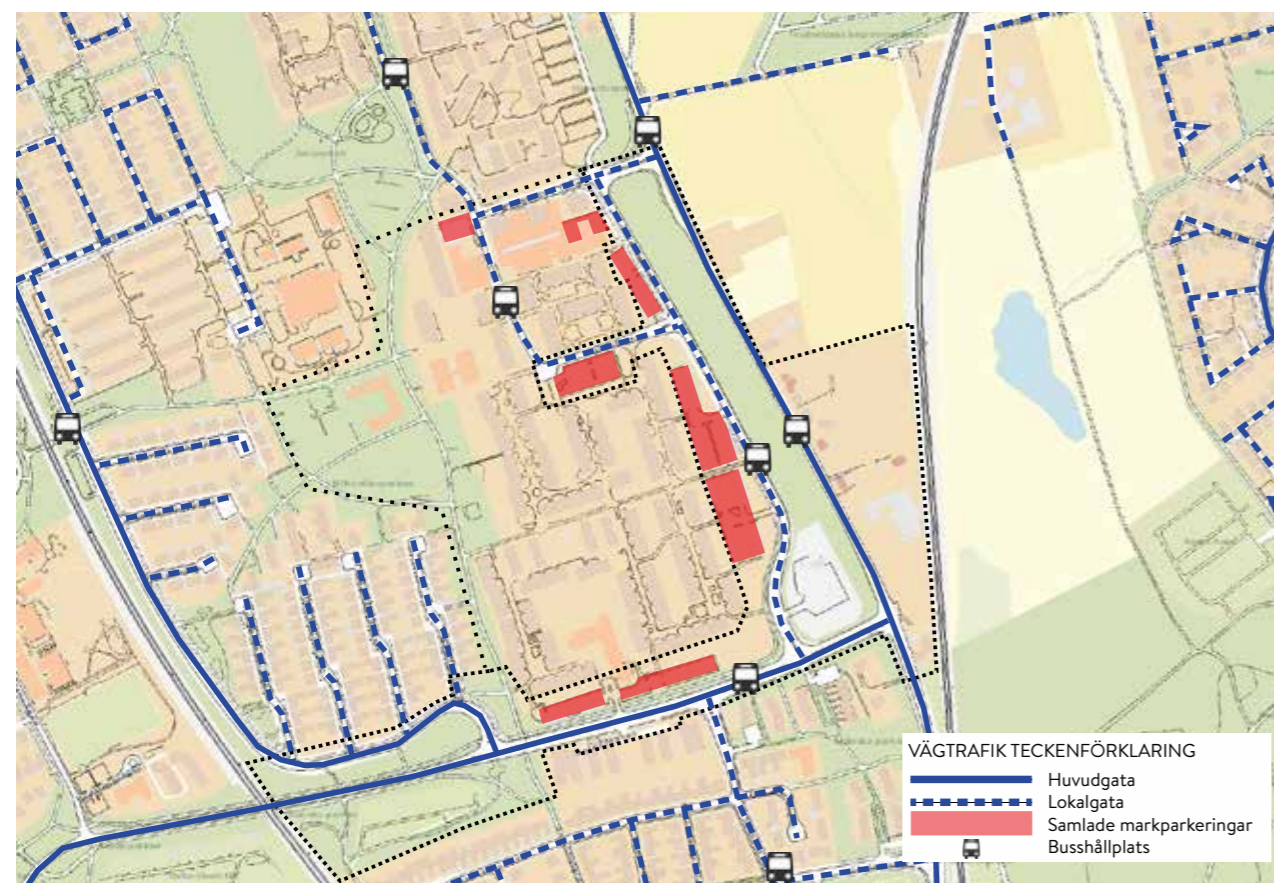
Parkeringsbehovet för den befintliga flerbostadsbebyggelsen inom programområdet är i nuläget huvudsakligen löst med gemensamma parkeringslösningar i form av markparkeringar och garage i en våning. De stora parkeringsytorna är placerade mellan bostadsbebyggelsen och de omgivande gatorna. Nordvästra delen av kvarteret Villebrådet innehåller ett parkeringsgarage som är nedsänkt en halv våning mot omgivande gator. Dess andra plan innehåller delvis parkering och delvis gårdsyta till punkthusen på fastigheten. Enbostadshuset öster om Kävlingevägen har enskilda parkeringar i markplan på respektive fastighet.

Buller

Trafiken på vägarna och järnvägen ger upphov till bullernivåer som överskrider gällande riktvärden. En översiktlig bullerutredning har genomförts för planområdet. Slutsatserna av den redovisas i avsnittet om konsekvenser.

Risk

Södra stambanan utgör transportled för farligt gods. Rekommenderat skyddsavstånd till Södra stambanan är 50 meter för flerbostadshus och 20 meter för småhusbebyggelse, se vidare resonemang under avsnittet om konsekvenser.



Historik, kulturmiljö och arkeologi

Historik

Planområdet utgjorde tidigare jordbruks- och fäladsmark. Den västra delen tillhörde Nöbbelövs by och den östra delen är en sydlig kil av Vallkärratorns by. Kävlingevägen utgör en gammal färdväg i landskapet. Vägen är en historisk gräns mellan de två byarna och har kvar sitt ursprungliga läge.

Området storskiftades på 1770-talet. Enskifte genomfördes 1829 (Nöbbelövs by) respektive 1811 (Vallkärratorns by).

Den alléförsedda gång- och cykelväg som löper i östvästlig riktning genom området är en rest av den allékantade väg som ledde från Kävlingevägen till en av gårdarna som uppfördes i området efter enskiftet.

Under 1800-talets mitt drogs stambanan fram öster om planområdet. 1875 genomfördes en uppstyckning av området mellan Kävlingevägen och Södra stambanan. Tomterna styckades av från prästen Abraham Kjellanders gård Annehem och ett flertal hus byggdes utmed landsvägen. Husen fick i folkmun namnet Prästahuset. Bebyggelsen utgör en småskalig bebyggelse av den typ som blev vanlig när

städerna växte under 1800-talets slut. Vid många städer växte bebyggelse längs infartsvägarna fram, utanför de områden som byggnadsstadgan reglerade. Ofta beboddes husen av hantverkare och arbetare som arbetade inne i staden eller på gårdar i trakten. Hade man en större trädgård kunde man dryga ut hushållet med egen odling eller genom att hålla en del djur som höns och grisar. Från 1947 gällde nybyggnadsförbud i området och tomterna kom att användas som trädgårdar till redan befintliga hus. Inför anläggandet av begravningsplatsen i norr köptes de små bostadshusen upp och revs i många fall. Dagens samling av mindre bostadshus är en rest av det 20-tal som funnits i området.

Planområdet genomgick en omfattande förändring under 1970-talet då det stora bostadsområdet med centrumbebyggelse anlades på Nöbbelövs Östrevång. I samband med detta omvandlades den lantliga miljön i grunden och blev till en urban del av Lund. Nöbbelöv är den sista stadsdelen i Lund som byggdes under miljonprogrammet och stod klart 1978. Inledningsvis planerades för ett höghusområde men planerna ändrades och endast ett höghus uppfördes. Resten av området byggdes som ett lågt radhusområde.

På 2000-talet och 2010-talet genomfördes förtätningar i miljonprogramsområdet med ett par punkthus (längs Nöbbelövs torg och vid Nöbbelövsvägen) och radhus (längs den alléförsedda cykelvägen).

Längs Kävlingevägen finns två synliga bronsåldershögar, Kungshögen och Tollhög vid Fredentorps gård. Kungshögen ligger precis intill planområdet och utgör ett gravmonument som anlades ungefär 1500 till 500 år före Kristus. Bronsåldershögar vittnar om tidigare mänsklig verksamhet i trakten och har under en lång tid fyllt en funktion för att orientera sig i det flacka jordbrukslandskapet.

I trakterna mellan Lund och Vallkärra utspelade sig slaget vid Lund 1676. 9000 människor dog under slaget och de flesta begravdes troligen lokalt. Slaget hade stor betydelse för utvecklingen av kriget mellan Danmark och Sverige men har inte satt fysiska spår i landskapet. Planområdet ligger inom delar av 1676 års slagfält där såväl Kävlingevägen som Fredentorpssänkan och Nöbbelövs vångar återfinns i historieskrivningen.

Kulturmiljö

Inom planområdet finns följande objekt med kulturhistoriska värden (se kartbild under arkeologi):

- Trädallén längs gamla enskiftesvägen till en av områdets rivna gårdar som idag finns kvar i form av en trädkantad gång- och cykelväg. Detta är den enda kvarvarande lämningen inom planområdet från skiftesreformerna.
- Själva sträckningen av Kävlingevägen är värdefull. Den gamla landsvägen har sannolikt nyttjats ändå sedan bronsåldern.
- Om det kan fastställas att intakta lämningar efter slaget vid Lund finns inom utredningsområdet bör även detta beaktas som möjligt bevarandevärd.
- Prästahuset längs Kävlingevägen representerar en tidigmodern bebyggelse som allt sedan slutet av 1800-talet präglat platsen. I en del fall är husen väl bevarade, i andra fall mer förändrade, men skala, formspråk och placering i förhållande till vägen är betydelsefullt liksom inslagen av grönska och större träd. Även den småskaliga tomtindelningen är ett värdefullt karaktärsdrag.



Historiska kartor över området. 1912, 1940, 1978 och 2018. Programområdet är vitmarkerat.



Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse i området

Med röd markering avses att byggnaden anses som en kulturhistoriskt värdefull byggnad.

Med svart markering avses "Byggnad som ingår i eller tillsammans med andra bygger upp en kulturhistoriskt värdefull miljö".

Prästhusen

Lunds stadsantikvarie har genomfört en kulturhistorisk inventering av de s.k. Prästhusen. Slutsatsen av denna inventering är att de byggnader som anses vara kulturhistoriskt värdefulla ska förses med rivningsförbud. Kulturmiljövårderna i området har störst tyngd i bebyggelsens exteriör och förhållande till vägsträckningen längs Kävlingevägen. Den äldre bebyggelsen definierar den äldre vägsträckningen. De byggnadsdetaljer som har ett stort kulturhistoriskt värde ska förses med skyddsbestämmelser, i övrigt bör de förses varsamhetsbestämmelser.

Nedanstående byggnader bedöms som kulturhistoriskt värdefulla:

Vallkärratorn 2:13, bostadshus och uthus (rödmarkerade)

Byggnadsår: troligen 1881, Byggherre: Per Månsson.

Bevaringsvärda karaktärsdrag för huvudbyggnaden är tegelfasaderna, de täckmålade träfönstren med sidhängda öppningsbara lufter, de röda lertegelpannorna och tegelskorstenarna.



Vallkärratorn 2:13

norna och tegelskorstenarna.

Bevaringsvärda karaktärsdrag för uthuset är tegelfasaderna, gjutjärnsfönstren och de röda lertegelpannorna.

Vallkärratorn 2:36, bostadshus (rödmarkerat)

Byggnadsår: 1895. Byggherre: Herr Axelsson.

Bevaringsvärda karaktärsdrag tegelfasaderna, de täckmålade träfönstren med sidhängda öppningsbara lufter, de röda skivtäckta plåttaket med ståndränarna samt tegelskorstenarna. Även de uppväxta träden längs infartsvägen och i trädgården har ett kulturhistoriskt värde.

Vallkärratorn 2:29, bostadshus (rödmarkerat)

Byggnadsår: 1885 Byggherre: Jöns Andersson.

Byggnaden har genomgått stora förändringar men utgör en viktig byggnad längs Kävlingevägen.

Bevaringsvärda karaktärsdrag är tegelfasaderna (teglet är övermålat med vit färg men åsfogarna skön-



Vallkärratorn 2:36



Vallkärratorn 2:29

jes under färgen) och de täckmålade träfönstren med sidhängda öppningsbara lufter.

Vallkärratorn 2:11, bostadshus (före detta butik) och före detta andelsfrys (rödmarkerade)

Byggnadsår: slutet av 1800-talet.

Bevaringsvärda karaktärsdrag för huvudbyggnaden är att den före detta butiksfunktionen är fortsatt läsbar genom skyltfönster i västfasaden.

Bevaringsvärda karaktärsdrag för det före detta andelsfryshuset är de gula tegelfasaderna. Andelsfryshuset är en tydlig exponent för framväxten av det moderna samhället med teknikutveckling som möjliggjorde bättre förvaringsmöjligheter.

Vallkärratorn 2:16, bostadshus (rödmarkerat)

Byggnadsår: troligen uppfört runt 1890 men ändrat under 1940-talet.

Bevaringsvärda karaktärsdrag är de putsade fasaderna och de täckmålade träfönstren med sidhängda öppningsbara lufter.



Vallkärratorn 2:16



Vallkärratorn 2:11

Vallkärratorn 2:9 Tunisborg, (Kävlingevägen 50)

Byggnadsår: 1880-talet, Byggherre: Smeden Per Olsson.

De tre byggnaderna har kulturhistoriska värden och karaktären är sådan att ett bevarande är önskvärt, men på grund av eftersatt underhåll och vandalisering är detta inte realistiskt. Det finns dock en del karaktärsdrag som är möjliga att ta tillvara vid uppförande av ny bebyggelse på platsen. Dessa är:

- Gårdens bebyggelsestruktur med tre hus runt en öppen plan åt väster.
- Byggnadernas fotavtryck och gårdsplanens storlek.
- Byggnader i en våning med sadeltak.
- Fasadmaterialet med vitkalkad puts och röda snickerier på fönster och dörrar.

Gården beboddes på 1900-talets början av Arvid Andersson kallad Tunisborgaren. Han var kommunalpolitiker i Lund och bedrev bensinmack på platsen. Tunisborgarens son Bertil Andersson drev växthus och odlade bland annat jättenäckrosor. Här ska också ha bedrivits caféverksamhet.



Vallkärratorn 2:9

Arkeologi

En arkeologisk utredning steg 1 har genomförts för planområdet samt för en del av jordbruksmarken nordost om planområdet. Bedömningen i denna är att det trots ringa förekomst av fornlämningar inom undersökningsområdet så finns det goda förutsättningar att det finns under mark dolda lämningar. Kungshögen invid Kävlingsvägen är en av flera bronsåldershögar som finns i trakten och sannolikt är landsvägen en urgammal färdväg längs vilken det kan finnas fler gravar som inte är synliga ovan mark.

Utredningsområdet berör delar av slagfältet från slaget i Lund 1676. Förutom fyndmaterial från slaget kan här finnas soldatgravar bevarade. Slagfältslämningar från denna tid är av känslig natur och ödeläggs vid byggnation, schaktning och markarbeten. Möjligheten att påträffa lämningar efter slaget finns inom tre delar av planområdet som är relativt orörda. För dessa delar föreslås arkeologisk utredning steg 2. De tre delområdena är:

A) Fredentorpsänkan med Kungshögen där det kan förekomma boplatsslämningar, flatmarksgravar och lämningar efter slaget vid Lund.

B) Bevarad del av Nöbbelövs Östrevång i form av en cirka 25 m bred gräsmatta på Kävlingsvägens västra sida där det kan finnas flatmarksgravar och lämningar efter slaget vid Lund.

C) Västra delen av den breda fädriften där det kan finnas spår av äldre färdvägar och lämningar efter slaget vid Lund.



Karta där markerade ytor A-C utgör förslag till fortsatta arkeologiska utredningsområden.

lund.se