

Samrådsredogörelse för detaljplanen Margretedal i Lund

PÄ 14/2016

Upprättad 2022-06-13



Innehållsförteckning

Samrådsredogörelse för detaljplanen Margretedal i Lund	1
Om planprocessen	3
Samråd	3
Sammanfattning	3
Yttranden	4
Myndigheter, statliga verk med flera.....	4
Länsstyrelsen Skåne.....	4
Region Skåne	7
Luftfartsverket	8
Nämnder och styrelser	8
Kommunstyrelsen.....	8
Tekniska nämnden.....	11
Barn- och skolnämnden.....	15
Kultur- och fritidsnämnden	16
Miljönämnden	16
Servicenämnden	19
Räddningstjänsten Syd	21
VA SYD	22
Ledningsägare.....	27
Kraftringen.....	27
Lunds renhållningsverk.....	29
TeliaSonera Skanova Access AB.....	30
Svenska kraftnät	30
Organisationer och föreningar.....	31
Hyresgästföreningen	31
Föreningen gamla Lund	32
Privatpersoner och övriga yttranden	34
Sofia Backman	34
Per Zander	35
Jakob Bachkami	35
Sandeken AB, via Håkan Eksandh.....	36
Brf Huset, genom Annika Boström	37
Brf Gillesgården genom Fredrik Norén och Björn Svensson.....	39
Maria Sandgren	42

Om planprocessen, Samråd

Ulla Knutsson.....	43
Malena Larsvall och Joanna Heilig.....	45
Leif Samuelsson.....	47
Aktionsgrupper för samhällsbyggande i Lund.....	48
Lennart Nord.....	53
Föreningen Kulturmejeriet genom Fredrik Jönsson.....	60
Samlad bedömning.....	61
Justeringar efter samrådet.....	62
Plankarta.....	62
Planbeskrivning.....	63

Om planprocessen

Detaljplaneprocessen regleras i plan- och bygglagen och syftar till att pröva om ett givet förslag till markanvändning är lämpligt. I processen ska allmänna och enskilda intressen vägas mot varandra. Under samråds- och granskningsskedet ges möjlighet att skriftligen yttra sig. I detta dokument redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkommit. Inkomna yttrande finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande efter varje yttrande.

Samråd

Enligt byggnadsnämndens beslut 2020-11-19 har rubricerad detaljplan, upprättad 2020-11-06, varit föremål för samråd under tiden 7 december 2020 – 26 februari 2021.

Sammanfattning

Ett genomförande av planförslaget innebär att en idag redan ianspråktagen yta i ett kollektivtrafik- och centrumnära läge kan utnyttjas till bostäder och centrumändamål. Planområdet föreslås även innehålla en ny sträckning av Hardebergaspåret, parkeringsanläggning och park. Planförslaget följer intentionerna i den kommunövergripande översiktsplanen vars inriktning är att Lunds kommuns bebyggelseutveckling främst ska ske genom förtätning.

Under samrådstiden har synpunkter inkommit som främst handlar om de föreslagna byggnadshöjderna och våningsantalen i relation till intilliggande miljöer och bostäder, tex. att de nya volymerna inte harmoniserar med kulturmiljön, parken och omkringliggande bebyggelse samt att förslaget ger skuggpåverkan. Synpunkter har också handlat om parkering och trafik.

Inför granskning har framför allt byggrätterna för parkhusen i planområdets norra del ändrats genom att byggnaderna sänkts, getts mindre utbredning samt placerats längre från gator och bebyggelse i väster och norr.

Ingen av de genomförda ändringarna frångår detaljplanens huvuddrag i samrådsskedet eller påverkar tidigare gjorda avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen. Den samlade bedömningen är att planens genomförande inte bedöms medföra någon olägenhet i den mening som avses i PBL kap 2 § 9.

Yttranden

Myndigheter, statliga verk med flera

Länsstyrelsen Skåne

Yttrande i samråd (aktbilaga 102)

Länsstyrelsen har följande synpunkter kopplade till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen:

Riksintresse kulturmiljövård 3 kap. 6 § MB – [MK 87] Lunds stadskärna I programsamrådet framförde Länsstyrelsen att den exploateringen i det norra parkstråket är allra känsligast med hänseende till kulturmiljövärden. Det framfördes också att den skala som skisserats i programsamrådet kunde behöva minskas för att inverkan på kulturmiljön ska bli acceptabel och ett tillräckligt parkstråk ska kunna bibehållas.

I föreslagen detaljplan har bebyggelsen i den känsligaste nordvästra punkten skjutits något mot söder, vilket är positivt, men höjden ökats från 7 våningar till 8 våningar. Genom att placera den högsta bebyggelsen inom nuvarande parkmark blir påverkan på parkstråket större än om höjderna hade kopplats samman med det nya stråket i söder. **(1)**

Länsstyrelsen instämmer i kommunens bedömning att det är viktigt för riksintresset att ta hänsyn till parker och planteringar i zonen runtomkring/spår av gamla gränser där Esplanadens trädallé vittnar om den före detta stadsvallens sträckning och den gröna gördeln som den medeltida staden tidigare möttes av.

Den gröna inramningen av staden som kan kopplas till den äldre stadsvallen är betydelsefull för att förstå stadens utveckling. Länsstyrelsen kan inte utesluta att den nordvästra byggnaden kommer att upplevas som att den skär av den gröna gördeln och rekommenderar att skalan mot parkstråket bryts ner. Med hänsyn till riksintresset bör kommunen tydligare redovisa hur de nya volymerna kommer att påverka parkstråket och upplevelsen av platsen. **(1)**

Övrig kulturmiljö

De byggnader inom planområdet som pekats ut med höga kulturvärden har goda förutsättningar för ett långsiktigt bevarande. De har försetts med tydliga skydds- och varsamhetsbestämmelser samt med rivningsförbud.

Risk för översvämning

Länsstyrelsen framför att de utläser av planhandlingarna att en vidare utredning av skyfall krävs för att bedöma markens lämplighet utifrån risk för översvämning. Länsstyrelsen utläser att höjdsättning är en förutsättning för att skyfall ska kunna hanteras på ett erforderligt sätt. Länsstyrelsen förutsätter att markhöjder införs på plankarta så att översvämningsrisken åtgärdas. **(2)**

Hälsa och säkerhet – buller

Länsstyrelsen noterar att tågtrafik förs fram cirka 400 meter från planområdet och att Stadsparken, som är en öppen yta, sannolikt inte minskar buller från tågtrafik avsevärt. Länsstyrelsen anser därför att buller från järnväg bör vägas in i bullerberäkningen. **(3)**

Hälsa och säkerhet – markföroreningar

Planområdet omfattar fastigheterna Margretedal 1,2 och 4 som finns i EBH-stödet. På dessa har det bedrivits/bedrivs bensinautomat (branschklass 2), bilverkstad (branschklass 3) och gummiverkstad (branschklass 3). Undersökningar har gjorts på delar av dessa fastigheter 2005, 2013, 2014 och 2015. Undersökningarna har varit översiktliga, begränsade till mindre delområden och med relativt få provpunkter. Ingen av undersökningarna visar på något större åtgärdsbehov, även om man jämför med riktvärden för KM (känslig markanvändning).

Av planbeskrivningen framgår att ytterligare undersökningar ska utföras. Länsstyrelsen bekräftar denna bedömning med tanke på hur länge verksamhet har bedrivits på vissa delar av planområdet och anser det är troligt att det kan finnas ett åtgärdsbehov då området ämnas tas i anspråk för bostadsändamål.

Länsstyrelsen anser att det behövs mer fördjupade undersökningar som är inriktade på ändamålet bostäder (KM). De kommande undersökningarna bör titta på grundvattnet, då detta undersökts relativt lite i tidigare undersökningar. Ämnen från hanteringen av drivmedel som kan finnas i gasfas bör undersökas mer, främst i anslutning till där de tros ha hanterats, dvs vid bensinpumpar, cisterner etc. Därutöver kommer de fyllnadsmassor som identifierats ytligt, och med visst föroreningsinnehåll, att behöva provtas systematiskt.

Finns det eller har det funnits byggnader inom planområdet som antingen är uppförda, renoverade eller omfogade mellan år 1953–1973 så föreligger risk att PCB förekommer i mark. Detta behöver tas hänsyn till i den historiska genomgången av området och i eventuella provtagningar av mark. Även om PCB sedan dess har avlägsnats från byggnaderna (i enlighet med PCB-förordningen) kan det ha spridits till

fasadnära mark. Länsstyrelsen menar att kommande planhandlingar behöver kompletteras med uppgifter om hur kommunen bedömer risken för PCB i mark samt om kommunen bedömer att det finns behov av avhjälpandeåtgärder för att göra marken lämplig.

Då det finns misstanke om föroreningar inom planområdet är det lämpligt att kommunens miljönämnd, som är tillsynsmyndighet för dagvatten, deltar i planläggningen så att dagvattenhanteringen sker där det är lämpligt samt att det tillgodoses att de försiktighetsmått som behövs är förenliga med planen.

Länsstyrelsen förutsätter att ytterligare undersökningar görs i det fortsatta arbetet, då det är en del av bedömningen av markens lämplighet, och att förekomsten av eventuella föroreningar hanteras i detaljplanen. 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§. **(4)**

Information om fornlämningar

I samband med pågående planarbete har Kulturen i Lund på uppdrag av Länsstyrelsen 2018 genomfört en arkeologisk utredning genom en byråinventering av arkivmaterial och sökschaktning. Ärendet har på Länsstyrelsen handlagts under dnr. 431-12672-2018. På utredningen kunde det konstateras fornlämningar i norra delen av planområdet. En exploatering av norra delen av planområdet kräver därför Länsstyrelsens tillstånd enligt 2 kap. i kulturmiljölagen (KML). Lämningarnas utsträckning och bevarandegrad är däremot inte tillräckligt klarlagt genom utredningen och Länsstyrelsen kommer att ställa krav att en arkeologisk förundersökning av de genom exploatering berörda markområden genomförs innan exploateringen. Efter förundersökningen kan det bli nödvändig med ytterligare arkeologiska undersökningar. Utsträckningen av området där tillstånd enligt KML krävs och där arkeologiska åtgärd är nödvändiga innan marken kan exploateras är på kartan nedan angivet genom gulgrön färg.

Länsstyrelsen uppmanar att Lunds kommun inkommer snarast möjligt med en ansökan om ingrepp i fornlämning.

I södra delen av planområdet hittades inga fornlämningar under utredningen och exploateringen behöver där inget särskilt tillstånd enligt KML.

Kommentar till Länsstyrelsen Skåne

1. Förslaget har justerats vad gäller placering, utbredning och skala på föreslagen byggnad vid porten. Placeringen har förskjutits åt söder för att öka på den gröna gördeln och skalan har minskats till max sex våningar med ett indraget våningsplan. Skalan på de planerade intilliggande parkhusen har minskats främst vad gäller angiven höjd men det västra också vad gäller antalet våningar. Planbeskrivningen har kompletterats med fler bilder som visar på bebyggelsens placering vid parken och porten men också skalförhållandet till stadskärnan.
2. Vidare utredning har gjorts kopplat till höjdsättning av marken utifrån skyfallsfrågan. Skyfallsutredningen har kompletterats med en höjdsättning av marken, vilket resulterat i en princip för höjdsättning inför ett genomförande.
3. Stadsbyggnadskontoret instämmer inte i Länsstyrelsens påstående om att området mellan Margretedal och järnvägen är helt öppet då det ligger byggnader intill järnvägsområdet och stadsparkens mer öppna ytor (Sparbanken Arena, parkeringsanläggning, och Högevallsbadet). Inom ramen för arbetet med fyrspårsutbyggnaden, sträckan Lund- Flackarp, har bullerfrågan belysts i framtagna miljökonsekvensutredning för järnvägsplanen. Av framtagna bullerutredning för järnvägsutbyggnaden framgår att i nuläget 2016 (nollalternativet), uppgår bullernivåerna till 45–50 dBA dygns ekvivalent ljudnivå och max ljudnivå om 60–65 dBA vid Margretedal. I utbyggnadsalternativ 2040 med åtgärder, dygns ekvivalent ljudnivå uppgår bullernivåerna för Margretedal till 45–50 dBA och max ljudnivå till 55–65 dBA. Området vid Margretedal ligger därmed under gällande riktvärden för buller från järnväg och bedöms därför inte relevant för området vid kv Margretedal.
4. Kompletterande utredningar har gjorts gällande provtagning av grundvatten och PCB sedan samrådet. Planhandlingarna har kompletterats med vidare information om detta.

Region Skåne

Yttrande i samråd (aktbilaga 99)

Region Skåne framför att de ser positivt på att Lunds kommun möjliggör förtätning med bostäder och blandad bebyggelse i ett kollektivtrafiknära läge samt föreslår en ny kollektivtrafiknod med samlat hållplatsläge för stads- och regionbusstrafik. Region Skåne förordar också utformningsförslaget med mittförlagda kollektivtrafikkörfält. Region

Yttranden, Nämnder och styrelser

Skåne ser även positivt på att kvarterens innergårdar utgör en lugn och grön miljö.

Kommentar till Region Skåne

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Luftfartsverket

Yttrande i samråd (aktbilaga 72)

Luftfartsverket har inget att erinra.

Kommentar till Luftfartsverket

Yttrande föranleder ingen åtgärd.

Nämnder och styrelser

Kommunstyrelsen

Yttrande i samråd (aktbilaga 78–80)

Kommunstyrelsen framför att den ställer sig positiv till att detaljplanen skapar möjligheter för fler bostäder och att dessa bostäder kommer att ha ett ypperligt läge nära kollektivtrafik, parker och innerstadens utbud av service och handel. Dagens markanvändning är inte önskvärd så pass nära innerstaden och som en port från söder in till centrum. Att parken utökas med 2000 kvm ses som positivt samt att de nya gatustrukturerna främjar gång- och cykel framför biltrafik. Dessutom är de nya gatustrukturerna viktiga för att minska barriäreffekten av Södra vägen.

Kommunstyrelsen vill emellertid understryka vikten av att planerad struktur för kollektivtrafik ej ska försvåra trafikflödena in till Lunds stadskärna. Detta är av betydelse för en levande stadskärna. Därutöver måste Södra vägens betydelse som färdväg för bland annat beaktas i det fortsatta planarbetet. **(1)**

Kommunstyrelsen önskar också understryka vikten av att byggnadshöjder harmoniserar med omkringliggande bebyggelse i syfte att skapa trivsamma boendemiljöer. **(2)**

De ser det också som relevant att möjliggöra för olika näringsverksamheter inom planområdet och att inte begränsa alltför hårt med verksamhetsbeteckningar. **(3)**

Kommunstyrelsen vill trycka på behovet av att planera för tillräckligt antal parkeringsplatser relation till antalet bostäder i planområdet och slutligen att träden ut mot Stora Södergatan bör bevaras. **(1)(4)**

Kommentar till kommunstyrelsen

1. En trafiksimulering har genomförts för att analysera framkomligheten för buss- och biltrafik och en jämförelse med dagsläget har gjorts. Simuleringen visar att busstrafikens framkomlighet förbättras under dygnets alla timmar. Även för biltrafiken sker en förbättring, förutom under den mest belastade timmen mellan kl 16 och 17. Under denna timme ökar restiden för biltrafiken mellan Stora Södergatan och Malmövägen med ca 30 sekunder på en sträcka som är cirka 500 meter lång och passerar två större korsningar (från korsningen med Tullgatan och söderut). Detta bör ses i ett större sammanhang där lundabornas genomsnittliga bilresa är cirka 20 kilometer lång, det vill säga 15–25 minuter lång. I flera relationer genom korsningarna påverkas restiden inte alls eller bara marginellt och i relationen Malmövägen-Ringvägen får biltrafiken till och med kortare restid. Påverkan på tillgängligheten till stadskärnan bedöms vara marginell och framkomligheten vara acceptabel. För gående och cyklister förbättras tillgängligheten till stadskärnan och framkomligheten bedöms generellt att öka med planförslaget.

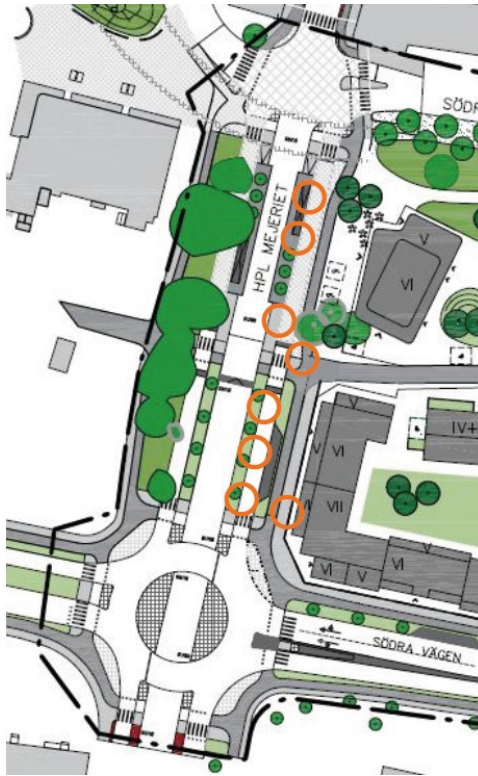
Nuvarande parkeringsnorm gäller för såväl bil- som cykelparkering. LKF planerar för bilfritt boende. Erforderligt antal platser ryms inom planområdet och föreslås inrymmas i gemensam parkeringsanläggning i det östra kvarteret.

2. Skalan på den föreslagna bebyggelsen relaterar till mötet med sin omgivning och utifrån möjligheten att skapa goda bostadsmiljöer, bra ljudmiljö på gårdar men också utifrån möjligheten att skapa bra stadsrum mellan husen. Skala på den föreslagna bebyggelsen varierar mellan 4–8 våningar. I mötet med stadskärnan föreslås en skala om 5–6 våningar vilket motsvarar stadskärnans skala medan kvarteren söder om har en skala som varierar mellan 4–8 våningar, skalor som finns i den omgivande bebyggelsen öster och söder om.
3. Inom användningsbestämmelser H, handel samt restaurang och café och C – centrumverksamhet, ges möjlighet till olika näringsinnehåll. Användningen Centrum används för områden med kombinationer av olika verksamheter som handel, service, tillfällig vistelse, samlingslokaler, kontor och andra jämförliga verksamheter som behöver ligga centralt eller vara lätta att nå. Begreppet handel används i den del av planområdet där det är extra viktigt att innehållet blir publikt, utåtriktat och bidrar till sin omgivning. Handel medger inte kontor, vilket centrumverksamhet

gör. Handel omfattar alla slag av köp och försäljning av varor och tjänster till framför allt privatpersoner. Försäljning av varor innefattar både dagligvaruhandel och sällanköpshandel. Till tjänster räknas exempelvis frisör och resebyrå. Även service och hantverk av olika slag till exempel bank och skomakeri ingår i användningen. Handel kompletteras i denna detaljplan med möjligheten för restaurang och café.

4. Vad gäller möjligheten att bevara träden längs Stora Södergatan gör Stadsbyggnadskontoret avvägningen att möjligheten att skapa en nod för kollektivtrafik, nya bostäder samt bibehålla träd på västra sidan av Stora Södergatan väger tyngre än att bibehålla de sex träden som påverkas. Förslaget till detaljplan möjliggör tre olika trafiklösningar för Stora Södergatan: högklassig kollektivtrafik, klassisk lösning för kollektivtrafik och bibehållande av nuvarande trafiklösning. Lösningarna innebär olika konsekvenser för träden, där de två första alternativen medför att träden inte kan vara kvar medan lösningen med dagens trafiklösning innebär att träden kan vara kvar. Det senare alternativet ger dock inga förbättringar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Samtliga lösningar ryms i förslaget till detaljplan. Dock innebär ett bibehållande av nuvarande trafiklösning att helheten och porten till staden från söder påverkas.

Träden som påverkas har klassats som mindre värdefulla vad gäller naturvärden och skulle träden bibehållas innebär det att det inte finns möjlighet att genomföra föreslagna trafiklösningar för kollektivtrafiken, vilket gäller båda utformningsförslagen. Träden kommer även sannolikt påverkas av eventuella ledningsflyttar i Stora Södergatan som behövs för att kunna genomföra föreslagna bostäder. I bilderna nedan visas de befintliga trädens placering i förhållande till de redovisade lösningarna för kollektivtrafik.



Placering av befintliga träd (orange ringar) i förhållande till föreslagen trafiklösning och bebyggelse.

Tekniska nämnden

Yttrande i samråd (aktbilaga 92–93)

Tekniska nämnden framför att lösningen för kollektivtrafik i Stora Södergatans sydligaste del vid mejeriet bör ändras så att den inte utgör ett hinder för tillgängligheten till staden, att träden längs stora Södergatan ska bevaras och att husen inte ska vara tätare eller vara högre än att alla bostäder och innergårdar får ett ljusinsläpp i enlighet med Boverkets normer. **(1)**

I övrigt tillstyrker tekniska nämnden detaljplanen under förutsättning att följande synpunkter beaktas:

Upplevelsen av att parken går ända fram till parkhusens fasadlinje är en utmaning som bör studeras vidare. Tekniska nämnden påtalar vikten av att det finns en tydlig läsbarhet när det gäller vilka ytor som är privata och vilka som är offentliga. Det västra och det östra parkhuset behöver studeras vidare för att värna parkens befintliga och framtida kvalitéer. Ur ett parkperspektiv är parkhusens höjd helt avgörande för parkens kommande kvaliteter. Höga hus innebär en risk för skuggning som gör att parken kan förlora sin potential som vistelseyta. **(2)**

Spridningsmöjligheterna för flora och fauna kan komma att minska när träden längs östra sidan om Stora Södergatan tas ner vilket kan ge effekter på Stadsparken och Natura 2000-området. **(3)**

Naturvärdesinventeringen bör visas som ett lager på planerad bebyggelse i plankartan. För att skydda träden som sparas behöver det regleras att schakt inte får utföras inom trädens droppzon. **(4)**

När det gäller framkomlighet och tillgänglighet för gående och cyklister bedöms standarden vara hög. Att återupprätta Hardebergaspårets ursprungliga dragning är mycket positivt. Hardebergaspåret är ett mycket viktigt stråk, både som aktivitetsstråk och huvudcykelstråk. Anslutningen till Hardebergaspåret från Stadsparken måste hanteras som en förutsättning för planens genomförande. **(4)**

Torgbildningen i hörnet Stora Södergatan/Södra Esplanaden är en viktig koppling mellan Stadsparken, stadsvallen och Södra Esplanaden samt en viktig entréplats till stadskärnan. Ytan borde ha benämningen torg snarare än gata. Det västra parkhusets påverkan på denna komplexa situation bör utredas ytterligare. **(5)**

Malmövägen blir med den redovisade lösningen ett starkt stråk för kollektivtrafiken, på just den sträckan och för de linjer som färdas i nord-sydlig riktning. Men det finns andra regionala busslinjer som har körväg genom rondellen i nordvästlig relation, till exempel Staffanstorp- Lund C-Södra Sandby- linje 166. Det är viktigt att ta ett helhetsgrepp för Malmövägens hela sträckning, för kollektivtrafik som färdas längs med, men också tvärs Malmövägen, i syfte att optimera systemet i sin helhet och inte bara för den aktuella delen av kollektivtrafiksystemet. **(1)**

Det finns en höjdskillnad mellan Malmövägen och Järnåkravägen som behöver studeras närmare. **(6)**

Sikten mellan de allmänna gatorna och Södra vägen behöver kontrolleras, och likaså där Hardebergaspåret ansluter till Tullgatan. **(7)**

I Hardebergaspårets sträckning har ledningarna studerats och en principiell lösning visats. Den utformning av gatorna i plan och som redovisas i illustrationen innehåller trädrader, och förvaltningen anser att det är viktigt att säkerställa att trädraderna verkligen fungerar tillsammans med det befintliga ledningsnätet i Malmövägen, Södra vägen och Tullgatan. **(8)**

Måttatta tvärsektioner, för de gator som ges ny utformning, behöver redovisas i planbeskrivningen. **(9)**

Gränserna mellan allmän gata, lokalgatan formad som ett U, och kvartersmarken, böljar fram och tillbaka och utgör inga naturliga lättolkade dragningar, vilket ställer krav på att gestaltningen behöver hjälpa till med detta. En idé kan vara att ta fram ett gemensamt program för gestaltning av allmän och privat mark. **(9)**

Med tanke på att det är flera olika exploatörer inom området kan det förutses att genomförandefrågorna under entreprenadtiden kommer att bli komplexa. Planbeskrivningen, avsnittet genomförande kompletteras med detta i syfte att se till att inte parkmark blir belastade med den här typen av etableringar. **(4)**

Kommentar till tekniska nämnden

1. En trafiksimulering har genomförts för att analysera framkomligheten för buss- och biltrafik och en jämförelse med dagsläget har gjorts. Simuleringen visar att busstrafikens framkomlighet förbättras under dygnets alla timmar. Även för biltrafiken sker en förbättring, förutom under den mest belastade timmen mellan kl 16 och 17. Under denna timme ökar restiden för biltrafiken mellan Stora Södergatan och Malmövägen med ca 30 sekunder på en sträcka som är cirka 500 meter lång och passerar två större korsningar (från korsningen med Tullgatan och söderut). Detta bör ses i ett större sammanhang där lundabornas genomsnittliga bilresa är cirka 20 kilometer lång, det vill säga 15–25 minuter lång. I flera relationer genom korsningarna påverkas restiden inte alls eller bara marginellt och i relationen Malmövägen-Ringvägen får biltrafiken till och med kortare restid. Påverkan på tillgängligheten till stadskärnan bedöms vara marginell och framkomligheten vara acceptabel. För gående och cyklister förbättras tillgängligheten till stadskärnan och framkomligheten bedöms generellt att öka med planförslaget.

Nuvarande parkeringsnorm gäller för såväl bil- som cykelparkering. LKF planerar för bilfritt boende. Erforderligt antal platser ryms inom planområdet.

Tekniska förvaltningen önskar helhetsgrepp för kollektivtrafiken längs och tvärs Malmövägen. Stadsbyggnadskontoret delar denna syn och frågan kommer att bevakas inom Kollvisionsarbetet.

Förslaget till detaljplan möjliggör tre olika trafiklösningar för Stora Södergatan: högklassig kollektivtrafik, klassisk lösning för kollektivtrafik och bibehållande av nuvarande trafiklösning. Lösningarna innebär olika konsekvenser för träden, där de två första alternativen medför att träden inte kan vara kvar medan

lösningen med dagens trafiklösning innebär att träden kan vara kvar. Det senare alternativet ger dock inga förbättringar för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Samtliga lösningar ryms i förslaget till detaljplan. Dock innebär ett bibehållande av nuvarande trafiklösning att helheten och porten till staden från söder påverkas.

Dagsljus i bostäder regleras i BBR (Boverkets byggregler) och hanteras i samband med bygglov. Planförslaget bedöms medge bebyggelse som uppfyller kraven på dagsljus.

2. Vidare studier har gjorts gällande utbredning och skala av det västra parkhuset samt skalan på de resterande parkhusen vilket resulterat i en sänkning av höjden men också antalet våningar för de östra parkhusen och en sänkning av höjden för de östra parkhusen. Parkhusens bottenvåningar får enligt planbestämmelse endast användas för lokaler och bostadskomplement. Bottenvåningarna har därmed inga uteplatser eller bostadsfönster mot parken som kan leda till osäkerhet om vilka ytor som är privata och vilka som är offentliga, eller vilket avstånd som känns bekvämt för den som passerar.

Genom en placering av fristående volymer i parken innebär skuggpåverkan på parken att skuggningen vandrar över parken till skillnad från idag där befintlig parkeringsanläggning ger en solid skuggning. Befintliga träd ge också en viss skuggpåverkan på parken. De delar av parken som har möjlighet till potentiell vistelseyta (östra delarna intill befintlig bebyggelse) får bättre förutsättningar vad gäller sol i samband med att befintlig parkeringsanläggning tas bort medan resterande delar av parken anses utgöra ett rörelsestråk.

3. En konsekvensutredning har tagits fram för att visa på påverkan på Natura 2000-området. Utifrån resultatet av utredningen bedöms förslaget ej innebära betydande miljöpåverkan på Natura 2000-området. Utredningen omfattar bedömning av påverkan på passager/korridorer för fauna och flora, hålträdsklokryparen, fladdermöss, övriga arter och beskuggning från byggnader. Utredningen visade på att förlusten av träd innebär en lokal påverkan men den bedöms inte vara av den omfattning eller omfatta sådana träd att spridningsmöjligheterna för flora och fauna skulle försämrats påtagligt. En avverkning av hålträdet i sydvästra delen av området bedöms vidare inte ha någon

- betydande påverkan på hålträdsklokröparens förutsättningar i Natura 2000-området. Nya träd föreslås i Stora Södergatan.
4. Kommunen reglerar detaljerna kring genomförandet i exploateringsavtalen så som exempelvis schakt inom trädens droppzon, etableringsytor och hantering av anslutningar till omgivande gator och stråk. Informationen om naturvärdesinventeringen kommer inte läggas på plankartan utan finns beskriven i planbeskrivningen.
 5. Planförslaget har justerats i den västra delen. Föreslagen byggnad har minskats i fotavtryck och skala och en mindre platsbildning norr och väster om föreslagen bebyggelse regleras som torg.
 6. Den södra sidan av Södra vägen har setts över främst utifrån möjligheten att spara befintlig allé i dess västra del. Det innebär att förslaget kommer att förhålla sig till befintliga höjder och anslutningar med gång- och cykelstråk i denna del.
 7. Översyn av sikttrianglar har skett i området med effekten att viss justering skett av hörn.
 8. Trädens placering i Tullgatan, Malmövägen, Södra Vägen samt i gränderna har stämts av mot möjlig placering av ledningar och eller befintliga ledningar.
Ledningssamordning har skett för sträckan längs med Hardebergaspåret vilket innebär att träd inte går att placera i föreslaget ledningsstråk, istället föreslås annan grönska som fungerar ihop med ledningar. Illustrationsplanen har uppdaterats.
 9. Planbeskrivningen har uppdaterats med sektioner. Inget gestaltungsprogram kommer att tas fram för gränderna. Utgångspunkt för gemensam gestaltning av gränderna utgår från framtagna gemensam visionsbild för gränderna som redovisas i planbeskrivningen. Bilden redogör för ambitionsnivån samt visar på vilken kvalitet och gestaltningen som avses. Frågan kommer också att kopplas till exploateringsavtalen.

Barn- och skolnämnden

Yttrande i samråd (aktbilaga 89–90)

Barn- och skolnämnden framför att föreslagen utbyggnad inte har direkt påverkan på grundskola eller förskola. Utbyggnaden av 470 bostäder bedöms rymmas inom barn- och skolnämndens planering för närliggande skolor och förskolors kapacitet. Det är viktigt att de förändringar som görs i trafikmiljön inte bidrar till en osäkrare skolväg för elever som går på Järnåkraskolan.

Kommentar till barn- och skolnämnden

Förslaget omfattar en förändring av trafikmiljön vid Södra Vägen som innebär förbättrad trafikmiljö för gång- och cykeltrafiken genom

separata gång- och cykelvägar på vardera sida av vägen samt fler passager över vägen. Förslaget påverkar inte heller befintlig plankorsning vid Tullgatan för gång- och cykel under Södra Vägen. Det finns därför möjlighet för skolbarn att välja hur de ska korsa Södra Vägen för att nå Järnåkraskolan.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Kultur- och fritidsnämnden

Yttrande i samråd (aktbilaga 103–104)

Kultur- och fritidsnämnden framför att det är positivt och nödvändigt med utvecklade stråk för säkrare och tryggare gång- och cykelförbindelser då förslaget medför fler trafikanter. För de barn och ungdomar som tar sig från och till nämndens verksamheter Stenkrossen och Söderlyckans skatepark är det viktigt att förbindelsen mellan verksamheterna är enkelt, tydlig och säker. Det har också stor betydelse hur stråket utformas utifrån tillgänglighetsaspekter samt markunderlag och belysning. Barn och ungdomar ska lätt kunna ta sig genom stråket och samtidigt känna sig trygga.

I yttrandet lyfts även fram att kultur- och fritidsnämnden förutsätter att kravet på god tillgänglighet för alla beaktas i den fortlöpande processen och att alla kringgående gång- och cykelstråk i området blir tryggare och säkrare för barn och ungdomar samt för övriga kommuninvånare i planområdet för kvarteret Margretedal i Lund. Det har även tagits hänsyn till förutsättningar för ytor för lek och gröna innergårdar som ska ges till barn inom området.

Kommentar till kultur- och fritidsnämnden

Förslaget om att lägga Hardebergastråket i sin tidigare sträckning innebär att kopplingen mellan ovan nämnda verksamheter blir genare. Hardebergastråket förslås beläggas med asfalt vilket säkerställer att sträckan blir tillgänglig. Det föreslås även upphöjda passager över både Tullgatan och Stora Södergatan för att förbättra och öka trafiksäkerheten för gång- och cykeltrafikanter.

I planförslaget föreslås också säkrare och tryggare gång- och cykelförbindelser mellan de olika områdena.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Miljönämnden

Yttrande i samråd (aktbilaga 105–106)

Miljönämnden framför i sitt yttrande att bebyggelsen norr om Hardebergaspåret bör utgå och att området i stället ska avsättas som parkmark. Kulturhistoriska och gröna värden bevaras och ett större

grönområde skapas samtidigt som parkstråket tydligt betonar stadskärnans avgränsning. **(1)**

Av yttrandet framgår det även att det är positivt att nuvarande grönytor i den norra delen av planområdet bevaras. Vidare är det positivt att total ytan av gröna ytor inom planområdet utökas trots exploatering och förtätning.

Det är positivt att planen innehåller centrumverksamhet och handel på bottenvåningarna i de mest trafikbulerutsatta lägena mot Södra Vägen. Det finns två olika förslag på lösningar för kollektivtrafiken på Stora Södergatan. För alternativet med mittförlagd busstrafik blir ljudnivåerna högre då avståndet till trafiken minskar. Nivåer på 62 dBA ekvivalent har prognosticerats. Här bör genomgående bostäder läggas.

Om enkelsidiga lägenheter lokaliseras mot Södra Vägen eller Stora Södergatan innebär det svårigheter att kunna vädra utifrån bullersituationen. Vädning kan vara en förutsättning för en godtagbar temperatur inomhus sommardag i solutsatta lägen. **(2)**

Det bör framkomma tydligt om parkområdet ska användas för rekreation. För rekreativa parker är ljudnivån viktig och ljudnivåer bör redovisas i planhandlingarna. **(3)**

Planen innehåller förslag på en ny busshållplats på Stora Södergatan. Det framkommer inte hur cykelparkering ska ordnas vid denna och det kan finnas behov av när cykelparkeringsplatser vid denna hållplats för både region och stadsbusstrafik. **(4)**

Friskluft bör inte tas in fasad mot gata utan på taket eller skyddad fasad för att minska luftföroreningarna i bostäderna. **(5)**

Bostadshus mot Södra Vägen kommer att ha små innergårdar. Solförhållanden på dessa blir dåliga vad gäller bland annat kvällssol sommardag. Möjlighet till takterrasser eller kompletterande uteplatser i närområdet bör ses över. **(6)**

Planområdet består av ett antal fastigheter med olika fastighetsägare. Utifrån detta föreslås att samtliga intressenter inom planområdet tillsammans anlitar en gemensam miljökonsult. Miljöförvaltningen har från tidigare ärenden, där ett antal fastigheter med olika ägare ingår i ett gemensamt exploateringsområde, sett behovet av samordning när det gäller frågan kring provtagning och sanering. Miljökonsultens uppdrag blir att se över redan konstaterade markföroreningar och vidare bedömningar kring fortsatta provtagningar för avgränsningar och åtgärdsförslag. Inom planområdet finns fastigheter där ingen miljöteknisk markundersökning genomförts och miljöförvaltningen ser

ett behov av miljötekniska undersökningar på fastighet Margretedal 3. Detta utifrån fastighetens nuvarande användning samt dess närhet till konstaterade föroreningar på grannfastigheterna Margretedal 2 och 4. Miljöförvaltningen ser även behov av kompletterande grundvattenanalyser inom planområdets nuvarande verksamhetsområde. Detta för att säkerställa att inga föroreningar från tidigare eller nuvarande verksamheter har spridits via grundvattnet. Potentiella föroreningar i grundvattnet kan även inverka på eventuella källarplan inom planområdet. **(7)**

Planförslaget kommer leda till att en större mängd schaktmassor behöver transporteras från och till planområdet. Utifrån detta förordar miljöförvaltningen att en masshanteringsplan bör tas fram i samband med framtida exploateringsarbete. **(8)**

För att gynna en hållbar och klimatanpassad stadsplanering bör nya hus förses med gröna väggar och gröna tak samt förses med solceller där det är möjligt. Gröna ytor inom planområdet bör vara utformade så att användandet av bekämpningsmedel minimeras inom planområdet. **(9)**

Sammanfattningsvis i enlighet med ovan anser miljönämnden att planförslaget ska omarbetas utifrån nedanstående synpunkter:

- Klargörande kring rekreativa parker och eventuellt buller.
- Möjlighet till takterrasser eller kompletterande uteplatser.
- Kompletterande mark- och vattenundersökningar.
- Framtagande av masshanteringsplan.
- Grön energi
- Minimering av användandet av bekämpningsmedel.

Kommentar till miljönämnden

1. Synpunkterna gäller avvägningen mellan intressen, vilket är en fråga för byggnadsnämnden. Planförslaget innebär att parken blir större, stora delar av bebyggelsen föreslås på mark som redan idag är ianspråktagen av bebyggelse (parkeringsanläggning).
2. I det östra kvarteret två nedre våningar kommer det inte att vara möjligt att ha genomgående lägenheter på grund av parkeringsgaraget i kvarterets inre. I kvartersbebyggelse kan generellt det vara svårt att åstadkomma genomgående lägenheter i hörnlägena. Planlösningar inom respektive kvarter kommer att studeras vidare av respektive byggaktör inför bygglov.
3. Det finns inga riktlinjer för buller på allmän plats.
4. Ytor för cykelparkering föreslås i anslutning till föreslagen busshållplats, vilket har förtydligats i illustrationen. Exakt placering

av dessa cykelparkeringar kommer att studeras vidare inom ramen för projekteringen. Placeringen regleras inte i detaljplanen.

5. Mätningar och modellberäkningar av kommunens luftkvalitet visar att halter för samtliga parametrar ligger under miljökvalitetsnormer. Det bedöms därför inte vara nödvändigt att styra placering av luftintag i detaljplan.
6. Gårdarnas södra delar kommer att skuggas under större delen av dagen. Detta bör beaktas vid detaljprojektering av gårdarna genom att utrymmen för rekreation, lek och vila i första hand lokaliseras till gårdarnas norra delar.
7. Sedan samrådet har en miljöteknisk undersökning för Margretedal 3 tagits fram. Vidare dialog har förts med Miljöförvaltningen i frågor kring förorenad mark, behov av kompletterande grundvattenanalyser och hur processen bäst hanteras framåt. Dialogen resulterade i kompletterande provtagning för grundvatten och PCB. Under avsnittet *Genomförande* redovisas att sanering bekostas av respektive fastighetsägare.
8. Masshanteringsplan kommer att tas fram i samband med genomförandet.
9. Det ställs inga krav i detaljplanen på gröna tak och väggar eller solceller men det är möjligt med föreslagna bestämmelser. Frågan om användandet av bekämpningsmedel hanteras inte i detaljplanen utan är en fråga för framtida förvaltning och drift av gröna ytor inom området.

Servicenämnden

Yttrande i samråd (aktbilaga 81–82)

Servicenämndens framför i sitt yttrande att inom planområdet på fastigheten Tullbommen 1 finns två byggnader, som har bedömts som kulturhistoriskt värdefulla och som ägs och förvaltas av kommunen genom Lundafastigheter. Båda byggnaderna har i planförslaget åsatts med skydds- och varsamhetsbestämmelser samt rivningsförbud. Byggnaderna har även fått möjlighet till en mindre utbyggnad på plan ett. Detta för att kunna förbättra användningsmöjligheterna och för att kunna göra vissa tillgänglighetsanpassningar utan att de kulturhistoriska värdena fördärvas. Servicenämnden ser positivt på de bevarandekrav som åsatts byggnaderna och instämmer i det kulturhistoriska värde som byggnaderna tillför. Den här typen av byggnader kan medföra viss svårighet när det kommer till att möta myndighetskrav, som vid till exempel tillgänglighet och brand. Möjlighet till utbyggnad i ett våningsplan från båda byggnaderna är därför mycket välkommet och ökar potentialen för byggnaderna att vara attraktiva som användbara lokaler även i framtiden.

I planprogrammet förmedlades en tydlig inriktning mot en mer publik verksamhet här och för samtliga byggnader som vetter mot Stationsparken. I aktuellt detaljplaneförslag följs denna inriktning, befintliga byggnader i den östra delen av parken rekommenderas få ett mer publikt innehåll, centrum- och kulturverksamhet, som också kan integreras i parken. Entrén till parkstråket förordas att breddas åt öster genom att befintligt gatukök tas bort. På detta sätt är intentionen med planförslaget att synliggöra och förtydliga den historiska kontext som tidigare funnits mellan stationsbyggnad och banbyrå med banmästarbostad och järnväg (nuvarande Hardebergaspåret)

Servicekommittén ser det som en lovvärd vision för kvarteret att byggnaderna ska ha ett publikt innehåll och har haft en kontinuerlig dialog kring detta tillsammans med stadsbyggnadskontoret. Södra station har nyligen blivit vakant och det före detta bostadshuset är kommande vakant. Serviceförvaltningen vill påminna om att ett krav på publik verksamhet minskar möjligheten att hyra ut lokalerna inom de kommunala förvaltningarna – till vilka förvaltningens huvudsakliga uppdrag vänder sig. De verksamheter inom de kommunala förvaltningar som för närvarande har behov och intresse av lokalerna består inte av någon publik verksamhet. Förvaltningen tolkar inte en publik verksamhet i planförslaget som tvingande utan en intention som bör tas i beaktande vid val av framtida hyresgäst, detta är positivt. Lokalerna har senast fungerat som kontorsverksamhet och det är värdefullt att detta möjliggörs även fortsättningsvis.

Servicekommittén påminner om sitt yttrande gällande planprogrammet där det framfördes att kommunfullmäktige sedan tidigare påtalat vikten av att servicekommittén effektiviserar kommunens lokalbestånd. Det innebär att i det fall en publik verksamhet skulle bli tvingande, skulle det kunna innebära att båda byggnaderna blir aktuella för försäljning, gällande detta scenario hänvisar serviceförvaltningen till förvaltningens remiss till planprogrammet för Söderport.

Vad gäller barnets bästa består större delen av planområdet av hårdgjorda ytor och industriverksamhet med parkering. En ändring av markanvändning till bostäder bedöms som positivt för barn och underlaget har arbetats fram med hänsyn till barn. Servicekommittén ansluter sig till den angivna bedömningen.

Kommentar till servicekommittén

Byggnaderna har försetts med planbestämmelse C (centrum), vilket bland annat medger kontor. Frågan om framtida kommunalt ägande av dessa byggnader styrs inte av detaljplanen.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Räddningstjänsten Syd

Yttrande i samråd (aktbilaga 95)

Ur riskhänsyn har räddningstjänsten inget att erinra.

Det finns befintliga brandposter i omkringliggande gatunät så att avstånden mellan brandposter och byggnader i teorin skulle fungera. De brandposter som är placerade söder om området ligger dock i Järnåkravägen som går parallellt med Södra vägen. Det innebär att räddningstjänsten kommer behöva stänga vägarna för att koppla upp sig på brandposterna vilket kommer att leda till kraftig trafikpåverkan i området. Avstånd mellan brandposter och byggnader avser inte "fågelvägen" utan faktiskt slangdragning där hänsyn ska tas till byggnader, buskage etc. I dagsläget är det inget som påverkar slangdragningen från brandposterna i Järnåkravägen till aktuellt planområde mer än vägarna. Det är viktigt att få med hur eventuella buskage och staket påverkar avstånden framöver.

Räddningstjänsten rekommenderar därför att det placeras två brandposter med jämna mellanrum längs Södra vägen på samma sida som planområdet. Räddningstjänsten diskuterar gärna lämplig placering och avstånd mellan brandpost och byggnader tillsammans med VA-syd och kommunen. **(1)**

Området ligger inom normal insatstid.

På sid 42 i planbeskrivningen framgår det att gränderna tillsammans med bilstråket söder om Hardebergastråket ger tillgänglighet för räddningstjänsten. Observera att räddningstjänstens fordon är 12 m långa. Föreslagen bebyggelse gör det svårt att utrymma med hjälp av räddningstjänsten. När det är byggnader med varierat antal våningsplan samt indragna våningsplan blir det svårt att nå våningsplanen med Räddningstjänstens utrustning. Det rekommenderas generellt att samma utrymningsstrategi ska användas för en byggnad, vilket innebär att man ska undvika att blanda utrymning med hjälp av bärbar stege och höjdfordon i samma byggnad. Så som plankartan är ritad ser det också ut som att det blir svårt med tillgängligheten för räddningstjänsten både längs Hardebergaspåret, innergårdar och till fasader med trädplantering utanför. Därför är det räddningstjänstens samlade bedömning att utrymning från byggnaderna behöver ske utan hjälp av räddningstjänsten. **(2)**

Kommentar till Räddningstjänsten Syd

1. Brandposter hanteras inom ramen för detaljprojektering av ombyggnad av Södra vägen.

2. Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande kring räddning. Vid ett genomförande av planen är det inom respektive kvarter minst två eller flera aktörer som kommer att uppföra föreslagen bebyggelse vilket kan komma att påverka en sammanhållen utrymningsstrategi.

VA SYD

Yttrande i samråd (aktbilaga 83)

VA-syd framför i sitt yttrande att det måste säkerställas att de ledningar som ska ligga i och längs med den nya sträckningen av Hardebergaspåret verkligen får plats i allmän platsmark och det u-område som finns utlagt längs stråket. Möjligheten att flytta ledningar och samförlägga stråket är styrande för plankartans utformning. **(1)**

Det bör anges en lägsta höjd för vilken balkonger och burspråk får skjuta ut över allmän platsmark. Vid bebyggelse ut med den nya sträckningen av Hardebergaspåret kan höjd för balkonger som hänger ut över lokalgatan och GC-väg som lägst vara 4,7 meter över marknivå för att säkerställa VA Syds åtkomst till ledningar. **(2)**

Utöver ovan framförs även synpunkter på justering av text i planbeskrivningen:

Sid 8 – komplettering av info om att avtalsservitut finns för befintlig spillvattenledning med dimensionen 900 mm.

Sid 20 – kommentar till texten- den biotopskyddade västra allén kommer inte kunna bevaras intakt vid kommande ledningsdragning längs Hardebergaspåret. **(4)**

Sid 27-Det bör nämnas i texten att befintlig dagvattenledning med dimensionen 600 mm korsar planområdet centralt i öst-västlig riktning. Kvartersmarken inom planområdet är idag ansluten till denna ledning. Ett genomförande av detaljplanen förutsätter flytt av ledningen. Även större spillvattenledning med dimensionen 900 mm som korsar planområdet centralt i öst-västlig riktning från Tullgatan till Stora Södergatan. Ett genomförande av detaljplanen, enligt föreslagen utformning i plankartan, förutsätter flytt av ledningen. **(3)**

Sid 28- Inför granskning behöver markundersökning genomföras ned till djup motsvarande schaktdjup för VA-ledning. Vid användning av mark som gatemark bedöms normalt de generella riktvärdena för MKM vara tillämpbara. I planbeskrivningen anges inte till vilken nivåhalt man anser sanera gatemarken. Avser man beräkna platsspecifika riktvärden för planområdet utifrån platsspecifika förutsättningar och risk för spridning till omgivningen och utifrån formulerade åtgärds mål och bedöma

omfattning av åtgärdsbehov ska VA Syds framtida ledningar och ledningsbäddar beaktas. Sanering av allmän platsmark ska vara gjord innan schaktarbete för ledningar ska påbörjas.

VA-syd önskar bli underrättade om resultaten av de markundersökningar som ska utföras. För att VA Syd ska kunna utföra sitt uppdrag med att tillgodose det aktuella området med nödvändig markförlagd VA-infrastruktur i samband med exploatering av området behöver vi dessutom ha möjlighet att delta eller åtminstone yttra oss över den eventuella anmälan om avhjälpande som kommer att upprättas, innan den skickas in till tillsynsmyndigheten. **(5)**

Enligt illustrationsskissen i plankartan finns förslag på nya träd längs med Hardebergaspåret. VA Syd ser att det kan vara problematiskt med träd här då ett omfattande ledningspaket ska placeras i stråket. **(6)**

I Stora Södergatan finns ett flertal större VA-ledningar. Lunds kommun måste involvera VA Syd i den fortsatta i planeringen för ombyggnation av vägen och ny cirkulationsplats. Befintliga ledningar ska beaktas vid projektering och gestaltning av gatan. Träd kan exempelvis inte placeras ovanpå ledningar och ombyggnationen med separata gång- och cykelbanor och körfält för buss kan påverka åtkomsten av ledningar. Det behöver utredas om ledningarna kan ligga kvar eller om det finns ett behov att flytta dessa på den sträcka som berörs.

Trädplanteringen som föreslås längs Tullgatans västra sida hamnar ovanpå befintlig vattenledning. Ledningen försörjer i dag befintliga fastigheter inom planområdet. Ledningen kan inte tas bort så länge det finns ett försörjningsbehov av befintliga byggnader. **(7)**

Enligt planbeskrivningen är nuvarande trafikbelastning Södra vägen 14 600 fordon per dygn och planförslaget förväntas ge ett tillskott om ca 500 fordon per dygn. Enligt dagvattenplan för Lunds kommun antagen av kommunfullmäktige 2018-03-22 finns ett reningsbehov av dagvatten från trafikleder när mängden fordon per dygn överstiger 15 000. Södra vägen ska omvandlas till stadsgata enligt planförslaget och reningsbehovet av trafikdagvatten på denna sträcka behöver utredas. **(8)**

Teknisk försörjning- ledningar

Befintliga VA- ledningar i planområdets norra del längs med södra Esplanaden ska finnas kvar.

En förutsättning för planförslaget är att befintlig dagvattenledning med dimension 600 mm och befintlig spillvattenledning med dimension 900 mm som i dag korsar planområdet centralt i östvästlig riktning kan flyttas till Hardebergaspårets nya sträckning. VA SYD har tidigt i

förarbetet till planen framfört att ledningsflytten behöver detaljstuderas genom projektering före planläggning för att se att flytten är möjligt. Framförallt spillvattenledningen är svårflyttad då den ligger på närmare 5 meters djup och med dålig lutning. De utredningar som hitintills gjorts avseende flytt av VA-ledningar anser vi inte är tillräckliga. Behov av spont, schaktslänter och framtida åtkomst till ledningarna är några av de saker som behöver utredas i det fortsatta planarbetet. Dessa uppgifter kan bli styrande för planens utformning längs den nya sträckningen av Hardebergaspåret.

Det behöver genomföras en ledningssamordning för att säkerställa att det finns tillräckligt med utrymme längs med Hardebergaspåret för samtliga av de ledningsslag som föreslås placeras här.

Förutom spill och dagvattenledning kommer VA Syd lägga ned en vattenledning för försörjning av de nya husen. Det innebär att VA-ledningarna tar upp hela bredden på Hardebergaspåret. Resterande ledningar behöver därmed rymmas inom U-område på kvartersmark. Ledningar kan inte placeras så trångt att framtida åtkomst hindras för respektive ledningsägare.

VA-försörjning av de nya kvarteren som föreslås i planen kommer att ske från nya ledningarna i nya Hardebergaspåret. För VA-försörjning av de södra kvarteren kan det bli aktuellt att lägga ledningar i allmän platsmark i de så kallade gränderna. Det finns ingen teknisk möjlighet att ordna VA-försörjning från Södra vägen och Stora Södergatan för de hus som byggs utmed dessa gator. **(9)**

Ombyggnation av stora Södergatan och Tullgatan kommer påverka VA Syds ledningar som nämnts tidigare. VA Syd önskar bli involverade i det fortsatta arbetet. Vidare behöver kommunen föra en dialog med VA Syd när det gäller omvandling av Södra vägen till stadsgata. Rening av trafikdagvatten innan det leds till VA Syds ledningar behöver utredas.

Dagvatten, översvämning och skyfall

Dagvattenutredningen fokuserar på reningsbehovet för kvartersmark. Det saknas analys om huruvida trafikbelastning på Södra vägen föranleder byggnation av reningsanläggningar i samband med ombyggnationen av vägen. Dagvattenplan för Lunds kommun antagen av kommunfullmäktige 2018-03-22 anger att det finns ett reningsbehov av dagvatten från trafikleder när mängden fordon per dygn överstiger 15 000. **(8)**

Enligt Dagvattenutredningen DP Margretedal (Tyréns 2020-07-09) är markens genomsläpplighet i området hög. Det borde därför finnas god

möjlighet för infiltration av dagvatten. En förutsättning för hållbar utveckling är att alla bidrar och känner ansvar för att åstadkomma en robust och hållbar stad. Fördelningen allmän platsmark/kvartersmark är i stadsmiljö ca 30/70, därför har det mycket stor betydelse att insatser för att ta hand om vatten utförs även på kvartersmark. På <https://platsforvattnet.vasyd.se/> finns det många goda exempel. Kontakt kan även tas med VA Syds projektgrupp Plats för vattnet som kan bistå med kunskap och stöd vid utformning av fördröjningsytor. **(10)**

Hälsa och säkerhet - Förorenad mark sidan 48

VA- Syd saknar text avseende sanering av allmän platsmark. Texten behöver förtydligas med att en förutsättning för att VA Syd ska kunna starta sin VA-byggnation i området är att markföroreningar i allmän platsmark är avhjälpta och godkända av tillsynsmyndigheten. **(5)**

Avtal – Exploateringsavtal sidan 49

VA Syd önskar medverka vid tecknandet av exploateringsavtal.

Flytt av befintlig spillvattenledning och befintlig dagvattenledning till nytt läge i Hardebergaspåret nya sträckning samt rivning av befintliga ledningar, ska bekostas av exploitören vilket ska regleras i exploateringsavtal. Den totala entreprenadkostnaden som kan hänföras till flytt av ledningarna inklusive spont och saneringskostnader i schakt mm ska bekostas av exploitörerna. Den kostnadsuppskattning som presenteras i Dagvattenutredningen DP Margretedal (Tyréns 2020-07-09) är inte så detaljerad att den kan utgöra underlag för exploateringsavtalet. **(11)**

I planbeskrivningen framgår det inte vem som är ansvarig för att hantera avhjälpandeåtgärder vid föroreningar i mark. VA Syd utgår från att exploitören bär ansvar och att ansvaret regleras i exploateringsavtalet. Då VA Syd varken är förorenare, markägare eller exploitör har vi inte för avsikt att utföra några former av avhjälpandearbeten i det aktuella området. Det innebär att VA Syd inte kommer att bära något ekonomiskt ansvar för tillkommande kostnader för ledningsdragning vid föroreningshalter över haltgränsen för vad som kan anses vara normala vid likvärdig ledningsbyggnation, vilket ska skrivas in i exploateringsavtalet. **(5)**

Tillståndsprövning och dispenser sidan 50

Framtida ledningsbyggnation kommer troligtvis innebära påverkan på allén längs Stora Södergatan, vilket även det utgör skäl till den dispensansökan som kommer lämnas till Länsstyrelsen. **(4)**

Utbyggnad, ansvarsfördelning och kostnadsfördelning av gemensamma tekniska anläggningar som inte är kommunala – utbyggnad av Va-nät sidan 51

Exploateringen föranleder flytt av befintliga ledningar. Flytt av befintliga ledningar ska bekostas av exploatörerna, vilket regleras i exploateringsavtal.

Fastighetsrättsliga åtgärder – rättigheter 54

Avtalsservitut finns för befintlig spillvattenledning vilket inte finns redovisat i kartskiss 1. **(12)**

Kommentar till VA SYD

1. VA syd har deltagit i gemensam ledningssamordning för de ledningar som föreslås läggas i Hardebergaspåret.
2. Bestämmelse om balkongers höjd över allmän platsmark har införts på plankarta.
3. Stadsbyggnadskontoret har inför granskning kompletterat planbeskrivningen utifrån VA syds synpunkter.
4. Planbeskrivningen har kompletterats under konsekvenser avseende alléer. Kommunen har lämnat in en dispensansökan för träden längs Stora Södergatan.
5. Kompletterande undersökningar har genomförts för att se om föroreningarna spridits via grundvatten och för planering av åtgärder, läs även yttrande från Miljönämnden och tillhörande kommentar. För att kunna anta detaljplanen ska kommunen säkerställa att marken är lämplig för bostadsändamål, vilket innebär att marken ska saneras till KM. Frågor kring nedläggning av ledningar hanteras under genomförandet och byggskedet. Under avsnittet *Genomförande* redovisas att sanering bekostas av respektive fastighetsägare. Ansvar för avhjälpandeåtgärder regleras i samverkansavtal och exploateringsavtal.
6. Resultatet av ledningssamordningen visar att det inte kommer att finnas utrymme för nya träd längs med Hardebergaspåret. De träd som illustrerades i samrådet har inför granskning ersatts med lägre vegetation.
7. Ny utformning av Stora Södergatan innebär att ledningar behöver flyttas. Kommunen planerar även för ledningsflytt i Tullgatan för att möjliggöra träd. Dialog om ledningsflytt har förts mellan VA syd och kommunen och kommer att fortsätta inför genomförandet.
8. Dagvattenutredningen har kompletterats kring frågan om rening av vägdagvatten från Södra vägen.
9. Fortsatt ledningssamordning har skett efter samrådet.

10. Inom planområdet får två av gårdarna inte underbyggas vilket ger ökade möjligheter att jobba med dagvattenhantering på gårdarna. Detaljer kring detta regleras inte i detaljplanen.
11. I genomförandebeskrivningen finns information om vem som står för kostnaderna för flytt av ledningar. Exploateringsavtalen kommer att reglera kostnadsfördelning av eventuella ledningsflyttar som krävs vid genomförandet av detaljplanen. Kommunen kommer också reglera att var och en bekostar sina egna anslutningsavgifter för erforderliga ledningar. Vidare ledningssamordning har skett sedan samrådet.
12. De avtalsrättigheter och nyttjanderätter som berörs av fastighetsbildningen kan förordnas att gälla vid fastighetsreglering men redovisas inte under fastighetsrättsliga åtgärder.

Ledningsägare

Kraftringen

Yttrande i samråd (aktbilaga 86)

Kraftringen framför i sitt yttrande att de har ett väl utbyggt fjärrvärme-, el- och fibernät inom och i nära anslutning till planområdet. Även gasnät finns i form av en urdrifttagen stadsgasledning i Malmövägen, denna skulle kunna vara intressant för relining i framtiden och de värnar därför om denna. **(1)**

Ett genomförande av detaljplanen innebär att åtgärder på befintliga nät kan behöva vidtas samt nyförläggning av nätdelar. Likväl som detaljplanen behöver dokumentera placeringar och utrymmeskrav kopplat till de ledningar som ska nyförläggas i planområdet behövs även åtgärder på befintliga ledningar klarläggas inom ramen för planarbetet. Omläggningar som görs till följd av detaljplanen måste vara projekterade och byggbarheten säkerställd samt kostnadstäckning fastställd.

Lämpligen säkerställer kommunen i avtal med exploitören att omläggningar och liknande åtgärder på befintliga ledningar åligger exploitören att bekosta. Det bästa är att göra som på Södra Råbylund att kommunen beställer flytten av oss och faktureras för de kostnader som uppstår och att kommunen sedan fördelar kostnaden på exploitörerna. Genomförandedelen blir komplicerad för Kraftringen om tre olika exploitörer ska faktureras och diskuteras kostnader med. **(2)**

Kraftringen önskar att det tas fram en ledningssamordning för planområdet där ledningsinfrastruktur som ska finnas i gatan ges definierat och tillräckligt utrymme. Dokumentation görs lämpligen i "tekniska planförutsättningar ledningssamordning". Lämplig

ledningsdragning på kvartersmark för överföringsledningar bör även säkerställas t ex genom att interngator förses med planbestämmelsen u. **(3)**

Stycke två under rubriken elnät gäller generellt för alla Krafringens berörda ledningsslag.

Fjärrvärme

Krafringen har en relativt stor huvudledning (DN250) genom området. Den är inte helt korrekt ritad i förslaget på sidan 46, då det bara är ett rör där och dessutom för litet. Vi vill även ha 800 mm täckning när det är så stora dimensioner. **(4)**

Men i princip så ser skissen bra ut och det är positivt att de tänker på detta redan inför samrådet. Det kommer givetvis krävas ledningsägare- och samordningsmöten för att sy ihop detta.

Elnät

Elnätet inom planområdet ingår i Krafringen Nät AB:s nätkoncession för område, vilket innebär att Krafringen har en skyldighet att ansluta nya kunder till elnätet. För att möjliggöra anslutning av nya kunder måste elnätet inom och utanför planområdet byggas ut i takt med tillkommande bebyggelse. I kommunens eller exploatörens samråd kring ledningsnät, kommer Krafringen att behöva säkerställa lämpliga lägen för tillkommande ledningar, kabelskåp och eventuellt nätstationer. I det fall anläggningsdelar behöver flyttas för att anpassas till detaljplanen bekostas flytten av den part som påkallar förändringen. I detta fall föreslås att nätägare reglerar eventuella flyttkostnader med kommunen och i sin tur reglerar mot exploatörerna.

För tillkommande ledningar kommer trottoarer och gator utanför och inom planområdet att behöva nyttjas. Det är viktigt att utrymmesbehovet för respektive ledningsägare samordnas i ett tidigt skede och att ledningar anvisas lägen. Större ledningsstråk som anvisas placering på kvartersmark ska märkas ut med ett u-område som är tillräckligt stort för ledningsbehovet och har möjliga tillfartsvägar för arbetsfordon.

Utifrån underlaget i detaljplanehandlingarna har en bedömning av kapacitetsbehovet från nytillkommande bebyggelse genomförts. Under förutsättning att uppvärmningsformen som väljs inte baseras på el, finns det tillräcklig nätkapacitet i befintliga nätstationer. Skulle ett utökat behov uppstå som inte går att förutse finns det en möjlighet till en mindre kapacitetsökning genom en ombyggnad av nätstationen på Tullgatan. I samband med ombyggnaden kan det finnas behov av att sätta in en ny dörr på västra sidan av byggnaden och det behöver säkerställas

att planen inte hindrar en sådan förändring av byggnaden. Krafteringen kommer göra en teknisk analys av byggnaden för att säkerställa att den är i fullgott skick för en utökad livstid, men kan inte garantera att nätstationen kan behållas i nuvarande skick för all framtid. **(5)**

Ny sträckning av Hardebergaspåret påverkar inte befintligt elnät i någon större utsträckning och det ses som positivt att det finns ett förslag på sektion för nya ledningar. För att ansluta nytillkommande bebyggelse behöver utrymmet för elledningar utökas till minst 6 st 160mm kabelskyddsror i nya Hardebergaspåret. **(4)**

Fibernät

För fiberns del så behöver vi plats för 2x110-rör genom området.

Kommentar till Krafteringen

1. Planområdet omfattar inte Malmövägen och berör därför inte gasledningen.
2. Av planbeskrivningen framgår det under avsnittet *Utbyggnad av energiförsörjningsledningar* att flytt av ledningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa befintliga ledningar inom planområdet bekostas av exploatörerna gemensamt enligt samarbetsavtal.
3. Krafteringen har deltagit i gemensam ledningssamordning för planområdet. Föreslagen ledningsdragning beskrivs i planbeskrivningen. Den u-formade gatan runt det mittersta kvarteret utgör allmän plats och behöver inte regleras med u-bestämmelse. För ytor längs med Hardebergastråket som utgör förgårdsmark omfattar förslaget redan u-område.
4. Se punkt 3 ovan.
5. Förslag till skyddsbestämmelser för befintlig nätstation är inte i konflikt med framtida önskemål om att sätta in en ny dörr. Krav kan komma att ställas på dörrens utformning med hänsyn till varsamhetskravet.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Lunds renhållningsverk

Yttrande i samråd (aktbilaga 68)

Renhållningsverket framför att det i detta skede inte har något att tillägga. Hänsyn till renhållningsfordon har tagits i första skedet av detaljplanen. Information om att det planeras miljörum framgår av planhandlingarna.

Mer detaljerade ritningar och kontakt med Renhållningsverket krävs framöver innan bygglov.

Kommentar till Lunds renhållningsverk

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

TeliaSonera Skanova Access AB

Yttrande i samråd (aktbilaga 73)

Skanova framför i sitt yttrande att Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan eller om det finns behov av kabelvisning kan det beställas via ledningskollen.

Kommentar till TeliaSonera Skanova Access AB

Förslaget innebär att teleledningar kommer att behöva flyttas på grund av omgestaltning av gator och ny bebyggelsestruktur. Exempel på ledningar som behöver flyttas är ledningar i Tullgatan. I planbeskrivningen framgår det under avsnittet *Utbyggnad av energiförsörjningsledningar, nätstationer, tele- och bredbandskablar* att flytt av ledningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa befintliga ledningar inom planområdet bekostas av exploitörerna gemensamt enligt samarbetsavtal.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Svenska kraftnät

Yttrande i samråd (aktbilaga 77)

Svenska kraftnät har i dagsläget inga anläggningar eller intressen som berörs i det aktuella området och har därför inga synpunkter. Svenska kraftnät önska inte medverka i det fortsatta remissförfarandet, förutsatt att planområdet inte förändras.

Kommentar till Svenska kraftnät

Planområdet har inte förändrats varför detaljplanen inte kommer att skickas till Svenska kraftnät i den fortsatta processen.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Organisationer och föreningar

Hyresgästföreningen

Yttrande i samråd (aktbilaga 87)

Hyresgästföreningen Lund yttrar sig igenom den lokala Hyresgästföreningen Karhögstorg. I sitt yttrande framför Hyresgästföreningen att det är mycket positivt att det byggs fler bostäder i Lund, i detta fall ett helt kvarter. Dessutom ingår förslag till förbättring av busstrafiken med en större samlad busshållplats på Stora Södergatan. De är också mycket nöjda med att parkytorna söder om Södra Esplanaden bevaras.

Enligt detaljplanen ska fastigheten i hörnan av Södra vägen och Tullgatan innehålla ett parkeringshus/parkeringsgarage. Parkeringshuset är tänkt att ersätta det nuvarande parkeringsgaraget på Tullgatan. Den nya parkeringsanläggningen bedöms rymma ca 370 parkeringsplatser vilket motsvarar storleken på nuvarande parkeringsanläggning.

I översiktsplanen för Margretedal och Karhögstorg från 2018 ansågs att vid utbyggnad av nya hus vid Karhögstorg och utvidgning av Järnåkraskolan försvann så pass många parkeringsplatser att ersättning behövdes i planerat parkeringshus på Margretedal. I nuvarande detaljplan har man ej tagit hänsyn till denna skrivning. Detta beror enligt stadsbyggnadskontoret på att varken skolan eller andra fastighetsägare har inkommit med några planer för nybyggnad vid Karhögstorg.

I dagsläget är det inte avgjort vem som ska äga och driva parkeringshuset. Diskussioner förs med LKP. Detta innebär alltså att det är osäkert om det nya parkeringshuset kommer att innehålla "allmänna" platser för besökare till Karhögstorg.

Nya bostäder på Margretedal kommer att ge ökat intresse för affärsverksamheten vid Karhögstorg och ge större möjligheter för ytterligare och utökade verksamheter vid torget. Det innebär också att planering bör göras för utökning av parkeringsmöjligheterna i området då tänkt nybyggnation vid Karhögstorg kommer att ta en stor del av nuvarande parkeringsytan i anspråk.

Kommentar till Hyresgästföreningen

I program för Söderport (Margretedal och Karhögstorg) från 2018 lyfts fram att en parkeringsanläggning i kv Margretedal skulle kunna inrymma cirka 400 parkeringsplatser. Under planprocessen har frågan kring parkering bearbetats. Föreslagen parkeringsanläggning i kv Margretedal kommer endast inrymma det behov som uppstår av exploatering i planområdet. Det föreslås ingen allmän parkering i

parkeringsanläggningen. LKP är inte heller längre aktuell som aktör för att uppföra den föreslagna parkeringsanläggningen utan det ligger på byggaktörerna i kv Margretedal att genomföra detta.

LKP:s befintliga parkeringsanläggning i kvarteret kommer att tas bort inför ett genomförande av detaljplanen. Anläggningen har idag ett tidsbegränsat bygglov som inte är möjligt att förlänga ytterligare. Dialog förs med LKP om att hitta en ersättningsplats för parkeringen.

LKF är ägare av Karhögstorg och fastigheterna runt om. LKF har ansökt om att upprätta ny detaljplan för Karhögstorg, men det finns i dagsläget inget planuppdrag för att ta fram en ny plan där. Om en ny detaljplan upprättas för Karhögstorg studeras parkeringsbehovet för denna fastighet inom ramen för det planarbetet.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Föreningen gamla Lund

Yttrande i samråd (aktbilaga 85)

Föreningen gamla Lund framför i sitt yttrande att jämfört med planprogrammet har maximalt våningsantal minskats från 10 (inkl. takvåning) vilket Föreningen Gamla Lund ser som positivt. Enligt planbeskrivningen skall detta inte påverka stadssiluetten från söder. De kringbyggda kvarterens innergårdarna blir nästan helt skuggiga i mars och september, men till större delen solbelysta i juni fram till mitten av eftermiddagen. En viss uppluckring av kvarterens västra husrader skulle ev. kunna ge bättre solförhållanden. **(1)**

Gamla Lund ser det också som positivt att den befintliga parkeringsanläggningen tas bort, så att Hardebergaspåret kan återfå sin historiska sträckning och att tvärgående gång- och cykelstråk kan skapas mellan Södra vägen och Södra Esplanaden. Det är också positivt att ett sammanhängande, om än något decimerat grönstråk kan bevaras och utvecklas längs Södra Esplanaden fram till Stadsparken, så att den historiska stadskärnan behåller sin tydliga avgränsning mot söder. I parkstråket bevaras det tidigare stationshuset Lund södra och intill liggande envåningslänga från tidigt 1800-tal.

Planförslaget innehåller en viss dualism; å ena sidan är ambitionen att bibehålla den historiska stadskärnans tydliga avgränsning söderut vid Södertull, å andra sidan innebär planen att den tättbebyggda kvartersstaden expanderar fram till Södra vägen. Problematiken löses dels genom det uppluckrade gröna området mellan Hardebergaspåret och Södra Esplanaden, dels genom att bebyggelsen vid Stora Södergatan – Malmövägen söder om Södertull föreslås vara tillbakadragen i förhållande till gatan så att de båda markanta gavlarna vid Södertull

fortfarande bildar riktpunkt från söder och en tydlig port till den historiska stadskärnan. (Gavelbyggnaderna ligger utanför det aktuella planområdet men Gamla Lund vill ändå ge följande kommentar: Den östra gavelbyggnaden betecknas i bevaringsprogrammet som kulturhistoriskt värdefull men inte den västra gavelbyggnaden, Stora Södergatan 58. Denna bör betraktas som kulturhistoriskt värdefull eller byggnad som ingår i eller tillsammans med andra bygger upp en kulturhistoriskt värdefull miljö, dels p.g.a. de båda gavlarnas kombinerade betydelse som port till den historiska stadskärnan, dels för att gaveln pryds av reliefen "Våren" av Axel Wallenberg och att byggnaden är en god exponent för 1940- och 1950-talens lokalt förankrade tegelmodernism.)

Föreningen Gamla Lund ser positivt på planförslaget, inte minst uppdelningen på mindre byggnadsenheter med varierande höjd och riktning. En fördel vore, om en uppdelning på byggherrar och arkitekter kunde ske också inom kvarteren för att uppnå en naturlig variation. **(2)**

Både planprogrammet och planförslaget talar om en "modig" arkitektur utan att definiera innebörden av detta. **(3)**

Gamla Lund ser gärna en variation inom en enhetlig harmoni, som bl.a. tillåter träbyggnader mot parken i norr. **(4)**

11 träd måste fällas enligt förslaget, varav 7 har god vitalitet 6 av de 7 träden skall ge plats för nygestaltning av Stora Södergatan och endast 1 till ny bebyggelse. Föreningen Gamla Lund ser gärna en justering på detaljnivå, så att fler av dessa träd kan bevaras. **(5)**

Kommentar till Föreningen gamla Lund

1. Kvartersbebyggelsen föreslås uppföras i mellan fyra och åtta våningar. Kvarteren har på sin västra sida inslag av lägre bebyggelse (fyra eller fem våningar mot gårdssida) för att släppa in eftermiddagssol till gårdarna.
2. Föreslagna byggnader i området kommer att uppföras av 4 olika exploatörer som fördelar byggrätterna mellan sig. Varje kvarter planeras att delas mellan 2-3 byggherrar, vilket ger goda förutsättningar för variation inom kvarteren. Parkhusen planeras uppföras av en byggherre, vilket ger goda förutsättningar för ett gemensamt uttryck avseende fasadmateriell med mera. Viss variation i parkhusen säkerställs i detaljplanen genom byggnadernas olika höjd och utbredning.
3. Avsikten med uttrycket "modig bebyggelse" är att tydliggöra att den nya bebyggelsen förväntas ha en tydlig karaktär med hög arkitektonisk och stadsmiljömässig kvalitet. Detta gäller för all

bebyggelse, men kanske särskilt för parkhusen. Bebyggelsen ska vara modig (jämför med motsatsen ängslig, undfallande) och bidra till platsens befintliga värden med sin egen karaktär och sina egna värden.

4. Fasad- eller takmaterial styrs inte i planförslaget. Träbyggnader är möjliga i hela planområdet och rekommenderas särskilt för parkhusen. Reglerade byggnadshöjder har anpassats efter träbjälklag, som är högre än betongbjälklag.
5. Påverkan på träden är framför allt ett resultat av förslag på en ny kollektivtrafiknod på Stora Södergatan. Förslaget innebär att framkomligheten och tillgängligheten för kollektivtrafiken förbättras med en samlad hållplats för stads- och regionbuss. Hållplatsen föreslås ha mittförlagda separata busskörfält med körbanor för bil och lastbil i ytterkanten samt gång- och cykeltrafik längs med gatans östra kant. Omgestaltningen medför en breddning av gatan där befintliga träd längs med gatans västra sida har prioriterats framför träden längs den östra sidan. Träden på den östra sidan har vad gäller naturvärden klassats som mindre värdefulla än träden på den västra sidan. De västra träden har höga naturvärden, god vitalitet, utgör entrén till den gamla stadskärnan från söder och utgör ett estetiskt värdefullt inslag i gatumiljön.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Privatpersoner och övriga yttranden

Sofia Backman

Yttrande i samråd (aktbilaga 71)

Personen framför att det har byggts många nya bostäder på kort tid i området där personen bor. Många av de som bor i den äldre bebyggelsen har sin parkering i parkeringshuset Margretedal, som i planen ska rivas. Hur kommer deras behov av parkering nära boendet mötas?

Nya hus som byggs ska inkludera parkeringsplatser står det i planen, men personen undrar vad som görs med det befintliga behovet innan nya personer flyttar in med en ökning av p-plats behövs när deras möjligheter rivs. Ska dessa p-platser även kunna användas av de som nu använder befintligt p-hus och har permanent adress i kvarteret?

Kommentar till Sofia Backman

LKP:s befintliga parkeringsanläggning i kvarteret kommer att tas bort inför ett genomförande av detaljplanen. Anläggningen har idag ett

Yttranden, Privatpersoner och övriga yttranden

tidsbegränsat bygglov som inte är möjligt att förlänga ytterligare. Dialog förs med LKP om att hitta en ersättningsplats för parkeringen.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Per Zander

Yttrande i samråd (aktbilaga 74)

Personen anser att planförslaget är i stort sett väl utformat men att gång- och cykelvägen som nu utgör Hardebergaspåret bör behållas som komplement till den ny sträckningen. Gång- och cykelvägen är en naturlig länk mellan bebyggelsen öster om Tullgatan och Stadsparken/Gyllenkroks allé.

För att möjliggöra detta ges förslag på hur de två yttersta huskropparna flyttas/justeras något för att kunna bibehålla befintlig sträckning. Förslag på justering redovisas i en skiss.

Kommentar till Per Zander

Avsikten är att koncentrera flödet av fotgängare och cyklister till den nya dragningen av Hardebergaspåret och att parken får fokus på fotgängare. Den befintliga gångvägen planeras vara kvar i sin ungefärliga sträckning, men den kommer att få en mer nedtonad utformning anpassad för gångtrafik och till omgivande parkmiljö.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Jakob Bachkami

Yttrande i samråd (aktbilaga 75)

Personen finner förslaget i sin helhet bra, med fina kopplingar till grönstruktur och till den service som kan komma i ett fullt utbyggt förslag och att hänsyn har tagits till områdets typologi med sadeltak på en del byggnader vilket är uppskattat.

Personen har efter att ha studerat planprogrammet Söderport sett att man ändrat riktning vad gäller 10-våningshus. I området finns idag redan högre och lägre byggnader och intill Södra Vägen finns redan ett 13-våningshus. Personen anser att det bör gå att placera ett 10-våningshus exempelvis i närheten av 13-våningshuset och att två våningar mer än nuvarande förslag inte är någon risk för "gamla staden".

(1)

Personen kan inte se någon direkt koppling till skrivelsen tät och modig bebyggelse förutom parkhusen som personen tycker är mycket trevlig arkitektur. **(2)**

Planförslaget tangerar Stora Södergatan och det är viktigt att det skapas trevliga och urbana vistelseytor för möten folk emellan. Mejeriet skulle

kunna få en helt ny byggnad vid hållplatsen med restaurang och kontor. Personen anser även att denna sida av Stora Södergatan bör utredas för nya bostäder vid Söderlyckans skatepark. En blandning mellan hyresbostäder/studentbostäder i mellan 3–6 våningar bör kunna rama in den delen. **(3)**

Kommentar till Jakob Bachkami

1. Det har sedan programmet genomfördes gjorts djupare analyser kring bland annat skuggpåverkan, relationen mellan gaturum och bebyggelse och gårdarnas storlek. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att inslag av högst 7–8 våningar är mer lämpligt i avvägningen mellan enskilda och allmänna intressen.
2. Med hjälp av verktyget detaljplan går det inte alltid att komma åt det där lilla extra när det kommer till gestaltning av byggnader. Gestaltungsfrågorna hanteras även i den kommande processen i bygglovsskedet. Då det är mer än en byggaktör inblandad i projektet kommer detta sannolikt även spegla förslaget vid ett genomförande, dvs att respektive byggaktör sätter sin prägel på sin del av bebyggelsen.
3. Frågan om ytterligare förtätning vid Söderlyckans skatepark prövas inte i denna detaljplan utan hanteras inom ramen för översiktlig planering och kommunens översiktsplan. En förutsättning för ytterligare förtätning, som även kommit upp i samband med planförslaget för Margretedal, är vilka konsekvenser som förslaget har på Natura 2000-området i stadsparken. I Margretedal har man kommit fram till att träden längs med Stora Södergatans östra sida har höga naturvärden.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Sandeken AB, via Håkan Eksandh

Yttrande i samråd (aktbilaga 76)

Ägare till fastigheterna Södertull 22 och Hospitalsträdgården 8 framför att de är positiva till den föreslagna bebyggelsen.

Av yttrandet framgår att den gröna ytan i planens nordvästra hörn vid korsningen Södra Esplanaden/Stora Södergatan är mycket viktig för området och bör inte bebyggas mer än vad planförslaget tillåter.

De butiker och lokaler som finns i området idag och som planeras i den nya planen har ofta karaktären av snabb service. Trots det centrala läget kommer en stor del av kunderna med bil för att besöka dessa verksamheter. För att butikerna och verksamheterna ska kunna överleva i detta läge behövs snabba och lättillgängliga korttidsparkeringsplatser. De få platser som finns kvar på Stora Södergatan är redan hårt belastade.

Det hade varit bra om det nya kvarteret kan bidra med denna typ av parkeringsplatser. Risk finns annars för att söktrafik alstras i närområdet på Tullgatan och Gyllenkroksallé. För korta besök är sällan p-garage en attraktiv lösning. P-garaget är i övrigt positivt för området. Fastighetsägaren förordar sidoförlagda hållplatslägen för busstrafiken i Stora Södergatan. **(1)**

Planbeskrivningen skulle med fördel kunna kompletteras med volymstudier/illustrationer från Gyllenkroksallé, Stora Södergatan och Södra Esplanaden för att tydliggöra hur framför allt hörnan vid Södertull kommer se ut. **(2)**

Kommentar till Sandeken AB

1. En parkeringsficka föreslås i den södra delen av Stora Södergatan, i enlighet med illustrationen. Mittförlagd kollektivtrafik ger en bättre helhetslösning för kollektivtrafik, gång- och cykel samt vad gäller möjligheten att spara träden på västra sidan om Stora Södergatan.
2. Planbeskrivningen kompletteras med ytterligare illustrationer/volymstudier som visar mötet mellan stadskärnan, parken och den förslagna bebyggelsen.


Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Brf Huset, genom Annika Boström

Yttrande i samråd (aktbilaga 84)

Bostadsrättsföreningen framför i sitt yttrande att de inledningsvis vill framhålla det positiva i att den del av området som innefattar stationshus och tullhus samt hundrastplatsen bevaras och att parkytan utökas. Däremot vidhålls att förtätningen med 470 nya bostäder där vissa byggnader blir så höga som åtta våningar innebär en alltför hög exploateringsgrad. **(1)**

Vad gäller parkering är det föreningens mening att antalet parkeringsplatser är för få. Det gäller framför allt korttids-parkeringsmöjligheterna i gatuplanet; i synnerhet som den nya bebyggelsens bottenvåningar enligt förslaget ska innehålla lokaler för publik verksamhet. Boende utmed Revingegatan upplever redan idag problem med blockering av utfarter från gårdar och garage då besökare till jourbutiken på Tullgatan, med paketutlämning, inte har tillräckligt med parkeringsplatser för att kunna utföra sina ärenden. Föreningen föreslår därför att antalet gatuparkeringsplatser utökas utmed Tullgatan och i anslutning till planerad nybyggnation. **(2)**

Gällande transformatorstationen vid Tullgatan framför föreningen, kopplat till  förslag om skydds- och varsamhetsbestämmelser för

tegelfasaden, att aktuell fasad utsätts för återkommande klotter. Sanering sker ytterst sällan vilket ger ett eftersatt och oskönt intryck. Företrädare för föreningen har, med skiftande framgång, uppmanat kommunen respektive fastighetsägaren Kraftringen, som kommunen hänvisar till, att tillse att fasaden saneras. Senast föreningen påtalade detta var i september 2019. Lämpligen utfärdas i samband med planens antagande skötsel föreskrifter innefattande skyndsamt klottersanering vid behov. **(3)**

Kommentar till Brf Huset

1. Under planprocessen görs en avvägning mellan olika enskilda och allmänna intressen. I detta fall har förslaget till skala och utbredningen av bebyggelsen bland annat studerats utifrån påverkan på natura 2000-område, riksintresse för kulturmiljö, parkens utbredning och befintliga träd, områdets kopplingar och mötet med omgivande bebyggelse, där våningsantalet skiftar mellan 4 och 13 våningar. Den föreslagna bebyggelsen relaterar även till möjlighet till friyta, möjlighet att anordna parkering mm. Planförslagets byggnader har anpassats till den omgivande skalan och föreslås uppföras i 4–8 våningar, där den åttonde ska utföras indragen från fasad mot gata.
2. Den del av Tullgatan där jourbutiken ligger ingår i detaljplanen för Lund Södra 1 och 2 m.fl., öster om aktuellt planområde. I samband med planläggningen av detta område hanterades parkeringen för områdets bebyggelse. Då stadsbussen har en hållplats på Tullgatans östra sida, samma sida som jourbutiken, bedöms det inte finnas utrymme för en ny parkeringsficka där. I den del av Tullgatan som ingår i aktuellt planområde föreslås en parkeringsficka på dess västra sida. Fickan är i första hand tänkt för planområdet, men den kommer även att kunna användas av jourbutikens kunder och andra besökare.
3. Skötsel föreskrifter avseende klottersanering kan inte hanteras i detaljplanen utan är en fråga för Kraftringen som äger nätstationen. Enligt PBL (plan- och bygglagen) är fastighetsägaren skyldig att underhålla sin tomt (8 kap 15 § PBL) och hålla sin byggnad hel och ordnad (8 kap 14 § PBL). Det innebär att den ska hållas i vårdat skick och skötas så att inte olycksfall kan ske och så att inte betydande olägenheter (störningar) för omgivningen eller för trafiken uppkommer. Underhåll ska anpassas till omgivningens karaktär och byggnadens historiska eller miljömässiga värde. Byggnadsnämnden är den myndighet som har tillsyn över att fastighetsägare håller sina byggnader, byggnadsverk och tomter i vårdat skick. Byggnadsnämnden kan

göra en utredning för att bedöma om fastigheten är så illa skött att det kan bli påföljder för fastighetsägaren.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Brf Gillesgården genom Fredrik Norén och Björn Svensson

Yttrande i samråd (aktbilaga 88)

Brf Gillesgården framför i sitt yttrande att planen för kvarteret Margretedal påverkar föreningen på många sätt och de vill förtydliga de problem som de ser och föreslår tänkbara lösningar. Som tillägg till yttrandet finns även yttranden från enskilda medlemmar i föreningen.

Det kommer att byggas väldigt höga hus tvärs över Södra vägen, bara några meter från föreningens hus. Detta kommer självfallet att påverka de boendes utsikt, såväl som insynen i de boendes lägenheter. De nya husen ska, enligt preliminär ritning, placeras väldigt nära Södra vägen för att ge utrymme åt en grönyta vid huskomplexens norra sida. **(1)**

Brf Gillesgården föreslår att man tar hela området och samtliga grannhus i beaktning och flyttar husen ytterligare en bit norrut från Södra vägen, så att det skapas utrymme för mer grönska på bägge sidor av Södra vägen. Det är ett, i sammanhanget, relativt enkelt grepp som likväl kan bidra med mycket för den visuella upplevelsen av området sett från alla väderstreck.

Då 470 nya bostäder ska byggas, kommer ofrånkomligt Södra vägen att bli än mer trafikerad än tidigare. Av även denna anledning ser BRF Gillesgården att man bör genomföra åtgärder för att skärma av med grönska på bägge sidor av Södra vägen. Den gräsbeklädda remsa som löper mellan Södra vägen och Järnåkravägen bör utformas mer generöst och förtätas med mer växtlighet, dock utan att kapa befintliga träd.

Området på andra sidan vägen bör utformas med samma generositet. Om de stora huskomplexen flyttas en liten bit norrut, skapas utrymme för träd och växtlighet som drastiskt kommer ändra helhetsintrycket av Södra vägen. Att enkom placera ett grönområde vid det nybyggda områdets norra del utan att ta tillräcklig hänsyn till utformningen av den södra delen ser vi som en given felaktighet som självfallet bör rättas till.

(2)

Gällande den planerade utbyggnaden av Hemköp ser vi denna som mycket problematisk, av flera skäl:

-BRF Gillesgården transformeras, tillsammans med skatteskrapan och det planerade nybygget söder om denna, till en synnerligen ocharmig baksida.

Yttranden, Privatpersoner och övriga yttranden

-Biltrafiken ökar och flyttas närmare BRF Gillesgården, där många barn rör sig.

-Ytterligare förtätning av ett redan sönderbyggt torg.

-Lunds kommun går Hemköps ärenden, då Hemköp sannolikt är den enda parten som vill genomföra utbyggandet.

-Bristande konsekvensanalys avseende biltrafik och flöden av människor. Stråk spärras av utan goda, naturliga alternativ. Barnens väg till skolan försvåras.

-Bristande estetisk/arkitektonisk vision från ansvariga på kommunen.

-Tillräcklig hänsyn till det mänskliga behovet av grönska är inte taget **(3)**

Ytterligare tillägg från enskilda medlemmar finns med i yttrandet där synpunkterna omfattar att hänsyn inte tagits till utformning och innehåll och att arkitekturen som syns byggs överallt i Sverige sedan ett antal år, att bebyggelsen är för hög. Ett exempel som lyfts fram som ett positivt exempel där stor vikt lagts vid arkitektoniska värden är Vallastaden i Linköping. **(4)**

Att Södra Lund och Karhögstorg förtätas med allt fler höga miljonprogramsbyggnader istället för att värna om helheten och tillföra något med värde. Det framförs även en del synpunkter på Karhögstorg som tex att någon attraktiv entré till torget, att det saknas en helhetssyn runt torget, att det behövs mer växtlighet för att kompensera för föreslagen höjd på husen i kv Margretedal. **(5)**

Det framförs också att det är positivt att Södra vägen utvecklas till stadsgata och att det finns möjlighet till fler träd.

Kommentar till Brf Gillesgården och enskilda medlemmar

1. Den närmaste utsikten för boende söder om Södra Vägen går från att vara ett småindustriområde till tre bostadskvarter. Då den föreslagna bebyggelsen ligger norr om Brf Gillesgården kommer den nya inte att påverka befintlig bebyggelse vad gäller exempelvis skuggning.

Förslaget att omvandla Södra vägen till stadsgata med trädplantering och längsgående angöring/parkering samt möjlighet för fotgängare och cyklister att korsa gatan vid de båda nya gränderna bedöms även ha en positiv inverkan på befintliga bostäder söder om vägen. Avståndet mellan föreslagen och befintlig bebyggelse uppgår till över 40 m (vilket motsvarar relationen mellan byggnaderna mellan kvarteren Hävdarryggen 1 (Brf Gillesgården) och Hävdarryggen 3). Detta bedöms inte vara

en betydande olägenhet avseende insyn. Skalan varierar på den bebyggelse som föreslås mot Södra vägen. Våningsantalet är i huvudsak 6–7 våningar med inslag av indragen 8:e våning och lägre byggnader i 4–5 våningar, vilket i stort överensstämmer med bebyggelsen österut längs Södra Vägen.

2. Grönområdet i planområdets norra kant är en befintlig park. Denna styr tillsammans med Hardebergaspårets sträckning placeringen av föreslagen ny bebyggelse. Att planlägga för bredare grönska längs med Södra vägen är inte önskvärt med tanke på bullersituationen och de låga vistelsekvaliteter som det medför. Ett bredare gaturum skulle också leda till mindre bostadsgårdar eftersom kvartersbebyggelsens utbredning begränsas av Hardebergaspåret i norr.

Vad gäller grönska är det främst tillskott av träd som ses som aktuellt längs Södra vägen. Kommunen ser över gatusektionen utifrån möjligheten att spara träden intill Järnåkravägen och eventuellt plantera ytterligare träd i mitten av gatan. På grund av ledningar som ligger i befintliga grönremsor är det svårt att skapa ytterligare grönska.

Vad gäller ökad trafik på Södra Vägen är det den generella trafikökningen (dvs utvecklingen av kommunen som helhet) som gör att trafikmängderna ökar, inte den föreslagna utvecklingen av kv Margretedal. Förslaget innebär att den primära biltrafiken till och från området kommer att gå via Tullgatan, likt idag, då infart till föreslagen parkeringsanläggning ligger här. Då föreslagen parkering har samma storlek som befintlig kommer utbyggnaden av kvarteret Margretedal i sig inte att generera mer trafik än idag på Södra vägen.

3. Eventuell utbyggnad av Hemköp omfattas inte av denna detaljplan. Frågan hanteras i separat detaljplan när en sådan blir aktuell. Då kommer det även att finnas möjlighet att yttra sig i frågan.
4. Det kan alltid finnas mer att önska när det kommer till hur byggnader ska och bör utformas. En förutsättning vid utvecklingen av kv Margretedal är att kommunen inte har full rådighet över marken och därför inte kan ställa samma krav som exempelvis gjorts i Vallastaden, eller i Brunnsög som är ett mer lokalt exempel. Bebyggelsen formas i dialog med markägare och byggaktörer. Denna process fortsätter sedan i samband med att byggaktörerna söker bygglov. Det är inte möjligt att reglera vad som helst i en detaljplan. En detaljplan får heller inte göras mer detaljerad än dess syfte.

5. LKF är ägare av Karhögstorg och fastigheterna runt om. LKF har ansökt om att upprätta ny detaljplan för Karhögstorg, men det finns i dagsläget inget planuppdrag för att ta fram en ny plan här. Se även punkt 3 ovan.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Maria Sandgren

Yttrande i samråd (aktbilaga 94)

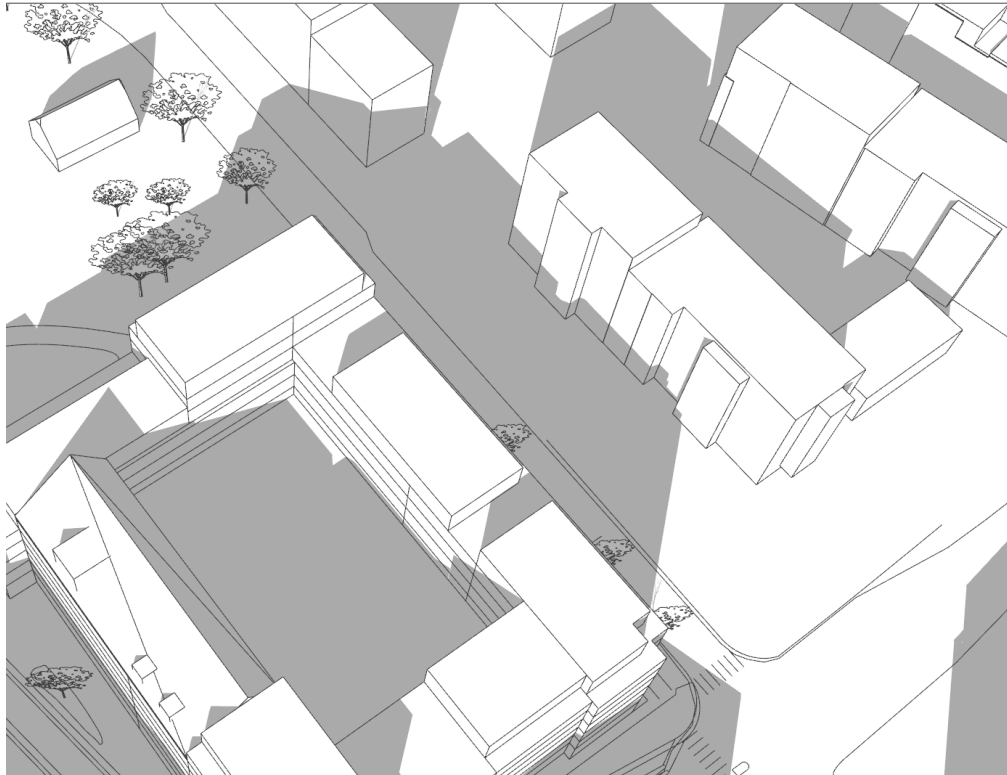
Personen framför i sitt yttrande att planförslaget innebär ändrad utsikt och stor påverkan av skuggning för fastigheten med adresser Södra vägen 7A-C. De planerad nya byggnaderna längs med Tullgatan föreslås få det allra högsta våningsantalet och de allra högsta byggnadshöjderna i hela planförslaget, och inte längs Södra Vägen, vilket istället hade stämt bättre med denna bredare gata som redan har höga byggnader. Genom att placera den högre bebyggelsen längs med Södra vägen istället, och hålla bebyggelsen mot Tullgatan avsevärt lägre, innebär det inte en nackdel för någon boende i den befintliga bebyggelsen.

Kommentar till Maria Sandgren

Inför granskning har maximal byggnadshöjd i kvarterets sydöstra del, mot Tullgatan, sänkts från sju våningar och vind till sex våningar och vind alternativt indragen takvåning. Kvarterets sydvästra hörn, mot Södra vägen, har höjts en våning.

Fram till kl12 skuggas de västvända balkongerna av den egna byggnadskroppen. Föreslagen bebyggelse skuggar intilliggande byggnad från våning två och uppåt från cirka kl 15 under höst- och vårdagjämning. Under samma tid är den gemensamma gården solbelyst. Sammantaget kommer det att finnas möjlighet till sol på uteplats, privat eller gemensam, under cirka 6 timmar. Solstudie nedan visar att föreslagen byggnad kommer att ha ungefär samma skuggpåverkan på grannen åt öster som befintligt lamellhus har på sin granne i öster.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.



Bilden visar hur den föreslagna bebyggelsen skuggar byggnad i öster på eftermiddagen.

Ulla Knutsson

Yttrande i samråd (aktbilaga 96)

Personen framför i sitt yttrande att benämningen Söderport tyder på ett missförstånd av stadskärnans form och var den markerade öppningen/porten in bör vara. Riksintresset nämner vikten av att visa den gamla formen hänsyn. Det innebär att man på håll visuellt ska uppleva kärnans gräns. Detta går helt förlorat med byggnader i föreslagna höjder och placering, vilket istället ger en skymmande förortskaraktär tätt inpå. Anpassa, underordna och ge tydligt utrymme i form av grönstråk med direkt solljus kring stadskärnan. **(1)**

Personen anser att sinnet för proportioner och ljus har förlorats redan i det byggda området längs Revingegatans sydsida, vilket borde kunna ge lärdomar och att det är att gå över gränsen för hur högt det byggs med den tätheten. Det finns en del undersökt vad gäller detta. Någon måste ta ansvar för miljön som blir mellan husen, inte bara tillgodose byggherrarnas exploaterings/investeringsönskan. **(2)**

Att planera för parkeringshus utanför stadskärnan är positivt, eftersom det bör vara absolut stopp för detta inne i stadskärnan, där allmän biltrafik inte får permanentas inför framtiden. Men att först bygga och sedan riva samma parkeringshus några år senare, vittnar om en förvånande kortsiktig planering och ett ekonomiskt och miljömässigt slöseri. **(3)**

Personen anser att "Modig utformning" är ett uttryck som skrämmer och provocerar och framför att förtroende rasat vad gäller tidigare exempel på mod så som Södertulls Vårdcentral, Kristallen, Galtens och Häradsövdingens höghusförslag och anser att det borde vara dags för ödmjuk varsamhets och mänsklig skala istället och att förslaget inte är bra nog. **(4)**

Kommentar till Ulla Knutsson

1. Parkhusens skala och utformning har studerats vidare inför granskning. Det västra parkhuset, närmast Söderport och gavelmotiven, föreslås ges en mindre utbredning på marken jämfört med samrådsförslaget. Detta medför ett större avstånd till stadskärnan och därmed även en tydligare östvästlig koppling till stadsparken och den gröna gördeln. Vidare har totalhöjden sänkts från 31 meter till 22,5 meter och från max 8 våningar till max 5 våningar med indragen takvåning. Den föreslagna byggnaden har även skjutits tillbaka från Stora Södergatan för att ge utrymme för en platsbildning i väster och norr, vilket bidrar till att ytterligare framhäva stadspartens gavelmotiv från den gamla infartsvägen i söder. Platsbildningen föreslås utformas med trädplantering, befintlig och ny, för att knyta ihop den gröna gördeln i öst-västlig riktning och för att tydliggöra stadskärnans avslut/början och porten in till staden.
2. En analys av Lunds portar in till stadskärnan visar att bebyggelsen utanför portarna förhåller sig på ungefär samma vis, med något tillbakadragna byggnader som tydliggör portarna. Vid Söderport finns det även möjligheter att jobba vidare med det gröna band som tidigare omgav stadskärnan. Förslaget har justerats (se ovan) med hänsyn till den grönskan och porten.
3. Parkeringsanläggningen är utförd som en provisorisk byggnad som inledningsvis syftade till att ersätta de parkeringsplatser som tidigare fanns i området vid Harlösabanan. Anläggningen har idag ett tidsbegränsat bygglov som inte är möjligt att förlänga ytterligare. Planförslaget innebär en utökning av befintlig park och kopplingar genom området som inte är möjliga att genomföra om befintlig parkering bibehålls.
4. Avsikten med uttrycket "modig bebyggelse" är att tydliggöra att den nya bebyggelsen förväntas ha en tydlig karaktär med hög arkitektonisk och stadsmiljömässig kvalitet. Detta gäller för all bebyggelse, men kanske särskilt för parkhusen. Bebyggelsen ska vara modig, i meningen inte ängslig och undfallande, och bidra till platsens befintliga värden med sin egen karaktär och sina egna värden. Modig utesluter inte ödmjuk och varsam inför befintlig

miljö, tvärtom kommer båda delarna att krävas för att skapa ett fint samspel mellan nytt och gammalt.

Den föreslagna bebyggelsens höjder och utbredning har justerats inför granskning. Yttrandet föranleder i övrigt ingen åtgärd.

Malena Larsvall och Joanna Heilig

Yttrande i samråd (aktbilaga 97)

Personerna framför att platsen är unik som ankomstplats till staden för söderifrån kommande trafik och samlar även anslutande gång- och cykelstråk från omkringliggande stadsdelar. Kvarterets västra sida skulle lämpa sig väl för en publik och officiell anläggning - ett kulturhus för konserter, konst, mötesplatser mm. Istället har man valt att placera tre bostadskvarter och fyra solitärhus för 485 bostäder i området.

Bebyggelsen ska förses med handel i bottenvåningarna mot Stora Södergatan och Hardebergaspåret. Kvarteren är stora och kringbyggda med höga hus. **(1)**

Området har blivit kompakt och högt exploaterat. Bebyggelsen konkurrerar volymmässigt med den tydliga entré och ytterräm som den gamla stadskärnan erbjuder. Bebyggelsen skulle behöva hålla avstånd med luftighet och grönska mot den äldre staden. De höga "parkhusen" och särskilt det vänstra huset har en stor byggnadsvolym som dominerar stadskärnans entré. **(2)**

De friliggande husen i parken är extremt högexploaterade med exploateringsgrad över 3,0 och har friyta som endast uppgår till ca 10 kvm per 100 kvm BTA! För cyklar, uteplatser, småbarnslek och eventuellt sophantering är gårdarna klart underdimensionerade. Det totala antalet cykelplatser är 1250. Det motsvarar en cykelparkering som är tre gånger hela planområdets bredd! **(3)**

De slutna bostadskvarteren har generösa mått men är samtidigt bebyggda med mycket höga hus vilket härigenom bidrar till att ge ett kompakt och storskaligt intryck. Passagerna in från Södra vägen är tjugo meter breda. Solstudierna visar att gårdarna och Hardebergaspåret till största delen kommer att ligga i slagskugga under dagtid under hela vinterhalvåret från höst fram till vårdagjämningen. **(4)**

Att återuppta sträckningen av Hardebergaspåret mot skateparken är utmärkt. Att etablera en större busshållplats i den viktiga ankomstplatsen invid Mejeriet, tydliggör platsens samlande uppgift att leda in i och ut ur staden. Trafikplatsen skulle kunna bli en fin grönplanterad stadsterminal. Att hålla öppet och understödja det befintliga sambandet mellan Södra Esplanaden och Stadsparken är bra.

Deras invändning gäller byggnadsvolymer som påverkar stadsbild och närmiljön negativt men som med mindre justeringar skulle kunna förbättras. Sänk exploatering och byggnadshöjder. Håll undan för stadsporten upp mot Södergatan. Minska antalet höga hus i parkstråket till högst ett mot Esplanaden och förskjut det västra husläget österut så att intrycket av ett sammanhängande östvästligt parkrum mot stadskärnan inte går förlorat. Satsa på detta enda parkhus och gör hela bottenvåningen öppen och offentlig med lokaler för allmänheten. **(2)**

Kommentar till Malena Larsvall och Joanna Heilig

1. Direkt väster om planområdet ligger Mejeriet som är en väl fungerande plats för konserter och evenemang. Det finns enligt serviceförvaltningen inte behov av en ny kommunal byggnad inom planområdet. Kommunen förvaltar idag Mejeriet och befintliga byggnader i parken.
2. Parkhusens skala och utformning har studerats vidare inför granskning. Det västra parkhuset, närmast Söderport och gavelmotiven, föreslås ges en mindre utbredning på marken jämfört med samrådsförslaget. Detta medför ett större avstånd till stadskärnan och därmed även en tydligare östvästlig koppling till stadsparken och den gröna gördeln. Vidare har totalhöjden sänkts från 31 meter till 22,5 meter och från max 8 våningar till max 5 våningar med indragen takvåning. Den föreslagna byggnaden har även skjutits tillbaka från Stora Södergatan för att ge utrymme för en platsbildning i väster och norr, vilket bidrar till att ytterligare framhäva stadsportens gavelmotiv från den gamla infartsvägen i söder. Platsbildningen föreslås utformas med trädplantering, befintlig och ny, för att knyta ihop den gröna gördeln i öst-västlig riktning och för att tydliggöra stadskärnans avslut/början och porten in till staden.
3. Byggnaderna i parken är grupperade två och två mellan vilka möjligheter för en mindre gård ges. Gårdarnas storlek har styrts av sitt sammanhang i parken, där ett alltför stort ytanspråk bedömts få för stor inverkan på parkmiljön. Gårdarna ska innehålla plats för lek och vistelse och kommer utöver det att fungera som entréplatser, angöring och till viss del cykelparkering. Sophantering i form av soprum inryms i byggnadernas bottenvåningar, då gårdarna enligt planbestämmelse inte får förses med byggnad. Lättillgängliga och väderskyddade cyklar placeras i bottenvåningen. Cykelförvaring är också möjlig att anordna i källare.

4. Under planprocessen görs en avvägning mellan olika enskilda och allmänna intressen. I detta fall har förslaget till skala och utbredningen av bebyggelsen bland annat studerats utifrån påverkan på natura 2000-område, riksintresse för kulturmiljö, parkens utbredning och befintliga träd, områdets kopplingar och mötet med omgivande bebyggelse, där våningsantalet skiftar mellan 4 och 13 våningar. Den föreslagna bebyggelsen relaterar även till möjlighet till friyta, möjlighet att anordna parkering mm. Planförslagets byggnader har anpassats till den omgivande skalan och föreslås uppföras i 4–8 våningar, där den åttonde är till en mindre del (i östra kvarterets ena hörn) och ska utföras indragen från fasad mot gata.
Gränderna mellan kvarteren har fått sin bredd (ca 18,5 meter mellan fasader) för att ge plats för grönska, uteplatser och vistelse. Mot Södra vägen knips passagerna åt (ca 11 m mellan fasader) för att ge en mer fredad miljö i gränderna och till viss del även skydda från buller. De två västra bostadsgårdarna blir solbelysta på sommarhalvåret men skuggade under vinterhalvåret. Detaljplanen ger möjlighet att anordna gemensamma takterrasser, vilket ger de boende möjlighet till sol på uteplats under en större del av året.

Plankartan har justerats avseende byggnaders höjd och utbredning, framför allt vad det gäller parkhusen. Yttrandet föranleder i övrigt ingen åtgärd.

Leif Samuelsson

Yttrande i samråd (aktbilaga 98)

Personen framför att det inte finns någon statistik som påvisar att gångtrafikanter och cyklister färdas i blandtrafik längs med Södra Esplanaden enligt angivna förutsättningar. Personen framför att i verkligheten färdas en överväldigande del av cyklisterna på grusbanan längs hela Södra Esplanaden, trots gångbaneskyltar i västra änden vid Mejeriet och cykelbaneskyltar vid intilliggande parkeringsgata i östlig riktning. I västlig riktning saknas gång- och cykelbaneskyltar helt och hållet.

Värst är situation förbi hundrastgården vid Tullgatan, där cyklister inte ser något annat alternativ till att bryta mot förordningen och cyklar i horder förbi den utsatta entrén till hundrastgården. Det har varit många incidenter där hundar blir stressade av cyklisterna.

Personen har påtalat bristen med skyltning för kommunen och polisen. Personen föreslår ett antal åtgärder:

Yttranden, Privatpersoner och övriga yttranden

- Dra in hundrastgårdens gräns ca 2–3 m innanför allén och anlägg en cykelbana som knyter an direkt till cykelfilen på den lilla parkeringsgatan som löper längs Södra Esplanaden
- Kompensera genom att förlänga och vidga hundrastgården i västlig/sydvästlig riktning.
- Flytta ingången till hundrastgården till någon annan sida än den nuvarande norra grinden.

Kommentar till Leif Samuelsson

I detaljplanen föreslås det inte någon ny cykelbana söder om Södra Esplanadens allé. Detaljplanen omöjliggör inte förslaget, men det behöver vägas in att en ny cykelbana skulle minska den gröna parkytan och vid anläggning riskera att skada befintliga gamla träd där det är trångt mellan alléträd och parkens träd. Förslaget har vidarebefordrats till Tekniska förvaltningen som hanterar trafikfrågor och parkmarkens utformning.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Aktionsgrupper för samhällsbyggande i Lund

Yttrande i samråd (aktbilaga 91)

Aktionsgrupper för samhällsbyggande i Lund (AFSL) framför genom ordförande Thomas Hellquist och sekreterare Christer Hjort att författarna av planen har haft goda ambitioner vad gäller att planera bostadskvarter längs Södra vägen och förse denna bebyggelse med inslag av annan verksamhet i form av butiker, möteslokaler m.m. Att återställa Hardebergaspårets sträckning som en öst-västlig länk och att förvandla Södra vägen till en stadsboulevard är också lovvärt.

AFSL framför att de dock har invändningar mot planen gällande respektavstånd till stadskärnan/riksintresset, hållbarhet, exploatering/boendemiljö och utformning av stadsrum.

Vad gäller respektavstånd till stadskärnan/riksintresset framförs att stadskärna definieras av en distinkt bebyggelsegräns av nästan murkaraktär som till största delen består av 4–5 våningshus. Utanför denna stadsmur löper en grön zon av varierad bredd i form av esplanaden, trädkantade gator och parker eller planteringar som följer den gamla vallens sträckning. Detta mönster bryts på ett par ställen: vid Östra Vallgatans sydliga del, i kv. Gasverket och vid Clemenstorget. I övrigt dominerar runt stadskärnan en krans av fri eller glest och lågt bebyggd grönska som bidrar till att tydliggöra stadskärnans 1000-åriga utsträckning. Det är av högsta vikt att behålla denna struktur också i framtiden.

Även kv Margretedal har en bevarad grön zon vänd mot stadskärnan i form av Södra Esplanadens trädrader och i form av en plantering i kvarterets norra del. Åt söder avgränsas grönområdet av ett tvåvånings p-hus av hög arkitektonisk kvalitet (arkitekt Lokal XXX arkitekter) med en diskret spaljéfasad som smälter in i grönskan. I denna gröna zon och på p-husets plats föreslås fyra punkthus på 6–8 våningar. Förslaget innebär alltså en bebyggelse som markant överstiger stadskärnans bebyggelsemur som här är 4–5 våningar. Förslagets högsta punkthus ligger närmast Södertull i den befintliga planteringen och med sina 8 våningar(31m) rejält högre än de två gavlar som utgör Stora Södergatans ”port” in till staden. Den östra, formstarka gaveln, ritad av Frans Fredriksson 1929 är ett välkänt, snart hundraårigt landmärke. I förslaget sägs att det höga punkthuset inte kommer att dölja denna viktiga stadsport. Det må stämma från en speciell vinkel, men från andra håll kommer det stora huset att skymma och/eller start dominera detta stadsparti med viktig historia som Lunds södra tull. I yttrandet finns en bild som illustrerar höjdförhållandet mellan föreslagna byggnader och befintlig gavel. Den generella synpunkten är att bebyggelsen i den gröna zonen bör vara lägre än stadskärnans bebyggelsemur. **(1)**

Vad gäller hållbarhet framförs att förslaget om att riva befintliga p-huset, byggt så nyligen som 2004, för att ersättas med ett nytt p-garage förvånar genom sin likhet med beslutet gällande Svaneskolan, riv en skola och bygg en ny på samma plats, som om resurserna var oändliga och byggandet klimatpåverkan okänd och att upprepa ett sådant resursslöseri bör vara uteslutet. Nu förutsätts hållbara strategier stå i centrum för all planering och enligt dagens evidensbaserade synsätt är hållbarhet till stor del en fråga om förbrukningstid. I hållbarhet ingår att över tid utnyttja och ta vara på nedlagda resurser på ett effektivt, långsiktigt sätt. I fallet Margretedal innebär detta att behålla det befintliga, relativt nya p-huset och vid behov bygga på det. Med ett tredje plan får man totalt 390 platser och möjlighet finns att bygga på ett fjärde plan. Denna lösning är också vida mer ekonomisk än ett delvis underjordiskt nytt p-garage. Sammanfattningsvis vad gäller hållbarhet framförs att generellt bör befintliga byggnader betraktas som resurs och av hållbarhetsskäl nyttjas sin maxtid ut. **(2)**

Gällande exploatering/boendemiljö framförs att för bostadskvarteret som kombineras med ett p-hus innebär förslaget att den kringbyggda bostadsgården måste byggas på ett extra tjockt bjälklag som kan bära träd och buskar. Detta är en onödig, konstlad och mycket kostsam lösning. Boendemiljön utomhus på gård, gränder och cykelstråk kan också antas tappa kvalitet med två våningar p-hus närmast park. Planen

föreslår att p-huset kan byggas in för att dölja det. Om detta görs uppnår man dock inte angivna 400 p-platser. **(3)**

De tre bostadskvarteren har en behaglig storlek (50 x 60 m) med gränderna emellan och koppling till det återställda Hardebergaspåret. Den kring gårdar formade bebyggelsen domineras dock av hushöjder om 6–8 våningar. Detta är för högt för att ge gårdarna tillräckligt solljus, vilket framkommer bl.a av de skuggstudier som redovisas i planen. Under vinterhalvåret når överhuvudtaget ingen sol bostadsgårdarna. **(4)**

Bebyggelsen upplevs som onödigt hög också om man betraktar stadssiluetten längs Södra vägens norra sida. Längre åt öster reser sig 12 våningar höga Lundstöser, men västerut sjunker byggnadshöjden gradvis 7,6 och 5 våningar och möter på så vis den lägre bebyggelsen kring gatukorsningarna vid Södertull. Planens motiv till höjdkningen och ryckig bebyggelsesiluet är oklart. Nackdelar med skuggbildningen nämns, men de sägs ha vägts ”mot allmänintresset” som dock inte preciseras. Planbeskrivningens brist på argument för bebyggelsehöjden är allvarlig. Det framförs att generellt kan sägas att boendemiljön tar skada av det nya p-huset och av de höga hushöjderna, som även skadar stadssiluetten söder ifrån. **(5)**

I yttrandet framförs även synpunkter på utformning av stadsrum och att det är välkänt att punkthus är en byggnadstyp som favoriseras av exploatörer. Likaså att kvaliteten på de uterum som skapar kring punkthus ofta är undermåliga (tex omges de två punkthusen väster om Lunds stationsområde mest av oanvända impediment). Trots det föreslår detaljplanen fyra punkthus i norra Margretedal, med rumsliga brister som trolig följd. Det gäller fr a den ”plats som föreslås vid punkthusen vid korsningen mellan Hardebergaspåret och Stora Södergatan där också en busshållplats planeras. Denna öppna plats i en redan stökig trafikmiljö riskerar att bli dragig, odefinierad och skräpig och föra tankarna till förort istället för stad. Lunds stadsmiljö behöver distinkta, välavgränsade rumsbildningar och om en plats alls ska anläggas i kv Margretedal bör den ges en tydligare och starkare form än den som visas i detaljplaneförslaget. Det framförs att generellt kan sägas att punkthus ger svåransända och otydliga rum i utemiljön samt ger förortskaraktär. **(1)**

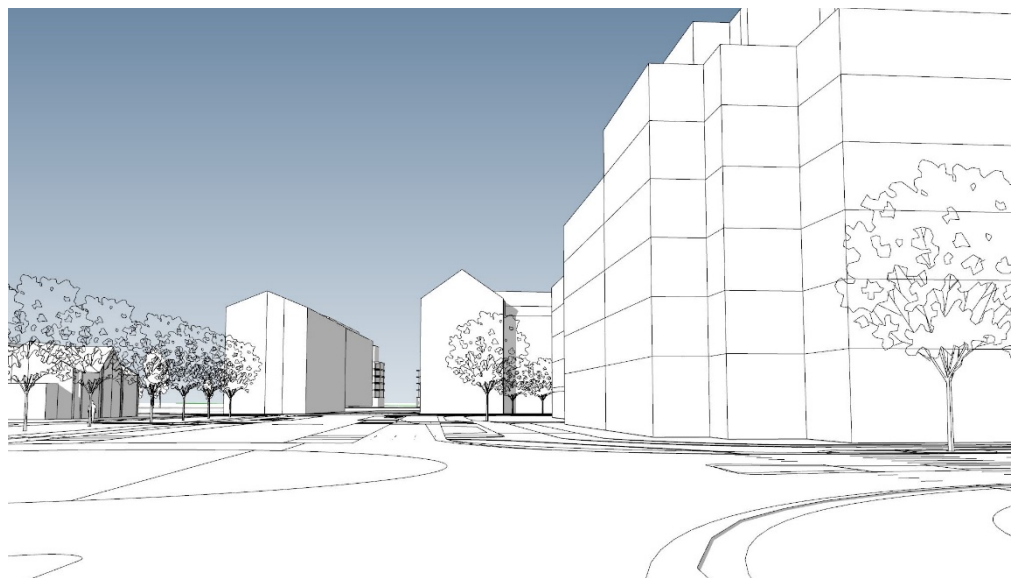
Sammanfattningsvis framförs att planen lider av flera allvarliga brister och behöver omarbetas utifrån följande punkter:

- Tänk hållbart - använd det befintliga p-huset, bygg på vid behov.
- Stryk punkthusen den befintliga planeringen.
- Bygg bostadskvarter på mark - inte på p-hus.

- Minska exploateringen, släpp in sol och därmed grönska i bostadsgårdarnas inre del.

Kommentar till Aktionsgrupper för samhällsbyggande i Lund

1. Parkhusens skala och utformning har studerats vidare inför granskning. Det västra parkhuset föreslås ges en mindre utbredning på marken. Detta medför ett större avstånd till stadskärnan och därmed även en tydligare östvästlig koppling till stadsparken och den gröna gördeln. Vidare har totalhöjderna sänkts från 25–31 meter till 22–25 meter och från 5–8 våningar till 5–6 våningar med indragen takvåning. Det västra parkhuset, närmast Söderport och gavelmotiven, föreslås vara 5 våningar med indragen takvåning. Denna byggnad har även skjutits tillbaka från Stora Södergatan för att ge utrymme för en platsbildning i väster och norr, vilket bidrar till att ytterligare framhäva stadsporthens gavelmotiv från den gamla infartsvägen i söder. Platsbildningen föreslås utformas med trädplantering, befintlig och ny, för att knyta ihop den gröna gördeln i öst-västlig riktning och för att tydliggöra stadskärnans avslut/början och porten in till staden. För att ytterligare förtydliga gränsen mellan stadskärnan och den föreslagna nya kvartersbebyggelsen föreslås parkhusen utformas med en egen, men sinsemellan gemensam, identitet som tydligt skiljer sig i material, karaktär och struktur i förhållande till befintlig bebyggelse i norr och till föreslagna kvarter i söder. Tillkommande parkmark består främst av ytor som idag upptas av befintlig parkeringsanläggning (anläggningens ytterkonturer framgår på plankartan). Förslaget innebär att parkens ytor utökas med en yta mellan de grupperade parkhusen och en större yta i öster.



Utdrag ur volymstudie mot porten och stadskärnan från Malmövägen.

2. Den befintliga parkeringsanläggningen i kv Margretedal sträcker sig längs hela planområdet och har länge fungerat som en vacker och skyddande gräns mellan parken och småindustrierna i söder. När småindustriområdet nu föreslås omvandlas till bostäder med möjlighet till nya nordsydliga kopplingar förlorar anläggningen en viktig del av sin funktion. Det behövs inte längre en sluten gräns mot söder, snarare fler kopplingar och större öppenhet. Planförslaget innebär att bostäder i kollektivtrafikhärlägen med direkt närhet till stadskärnan kan uppföras och att befintligt parkområde kan utökas. Att bibehålla parkeringsanläggningen skulle påverka både bebyggelsestruktur/kopplingar, parkyta och antal bostäder. Konsekvenserna av ett bibehållande har i planförslaget vägts mot konsekvenserna av rivning/nedmontering. Parkeringsanläggningen syftade inledningsvis till att ersätta de parkeringsplatser som tidigare fanns i området vid Harlösabanan. Anläggningen har idag ett tidsbegränsat bygglov som inte är möjligt att förlänga ytterligare. Dialog förs med LKP om att hitta en ersättningsplats för parkeringen. Parkeringsanläggningen är utförd som en provisorisk byggnad. Beroende på skick och byggnadsteknik kan delar av byggnaden eventuellt återanvändas. Detta utreds dock inte i denna detaljplan.
3. Planförslaget innebär att parkeringsanläggning kan uppföras i två våningar ovan mark i ett av bostadskvarteren, dock ej med fasad mot park eller mot Södra vägen där det ställs krav på bostäder och/eller lokaler. Lösningen innebär att det östra kvarteret får sin gård två våningar upp vilket medför att gårdsbjälklaget behöver dimensioneras för grönska och träd och att det inte finns möjlighet till direkt koppling mellan gård och gata, som i de två andra kvarteren. Att samla all parkering i en gemensam parkeringsanläggning ger förutsättningar för att inte underbygga gårdarna i de resterande två kvarteren, vilket också regleras i planen.
4. De två västra bostadsgårdarna blir solbelysta på sommarhalvåret men skuggade under vinterhalvåret. Detaljplanen ger möjlighet att anordna gemensamma takterrasser, vilket ger de boende möjlighet till sol på uteplats under en större del av året. Varje gård ska enligt BBR (Boverkets byggregler) erbjuda plats för lek och vistelse. Detta granskas i samband med bygglov. Som komplement till den egna gården finns det goda möjligheter till lek och vistelse i parken direkt norr om kvarteret och i Stadsparken som ligger direkt väster om kvarteret.

5. Under planprocessen görs en avvägning mellan olika enskilda och allmänna intressen. I detta fall har förslaget till skala och utbredning av bebyggelsen bland annat studerats utifrån påverkan på natura 2000-område, riksintresse för kulturmiljö, parkens utbredning och befintliga träd, områdets kopplingar och mötet med omgivande bebyggelse, där våningsantalet skiftar mellan 4 och 13 våningar. Planförslagets byggnader har anpassats till den omgivande skalan och föreslås uppföras i 4–8 våningar, där den åttonde ska utföras indragen från fasad mot gata. Mot Södra Vägen tillför de lägre byggnaderna variation i gaturummet och ljus till bostäder och bostadsgårdar.

Påverkan på stadssiluetten har studerats för föreslagna byggnader. Studien togs fram i samband med planprogrammet och utgick från viktiga vyer i stadens omgivning där stadssiluetten är tydlig. Vid en skala om högst 8 våningar visar studierna att påverkan på stadssiluetten är obefintlig då det finns högre byggnader i närområdet.

Plankartan har justerats avseende byggnaders höjd och utbredning, framför allt vad det gäller parkhusen. Yttrandet föranleder i övrigt ingen åtgärd.

Lennart Nord

Yttrande i samråd (aktbilaga 100)

I yttrandet framförs att förslaget inte kan kallas förtätning eftersom det inte innehåller någon kvarvarande bebyggelse. Det måste ses som viktigt att det politiska och allmänna samtalet vårdar innebörden av centrala begrepp. Ett annat exempel är ordet "parkhus" (Boverket använder det inte) som personen undrar vad det representerar. Hus i park? Grönt runt om? **(1)**

Personen undrar även varför det skrivs ett syfte och anger att angivet syfte genast övergår till att beskriva (kort) vad förslaget föreslår och relationen till exploitörer (samverkansavtal har skrivits). Att det påpekas att det 'allmänna intresset' värderats "tyngre" för förslagets påverkan på "omkringliggande boende" (dvs innerstadens kranbebyggelse vid Södertull) och hävdas att förslaget inte bedöms påverka "Natura 2000-området" (dvs Stadsparken). Och sist, men inte minst att det "inte medför betydande påverkan på riksintresset för kulturmiljö". En strategisk fråga som med detta planområdes läge är grundläggande för det tusenåriga Lund. **(2)**

Syftet beskriver inte kvalitativa ambitioner för bebyggelse i detta kvarter i Lund. Annat än möjligen "... förtätning med modig, blandad, varierad

och tät bebyggelse". Vad är 'modig bebyggelse'? Kontrasterande, avvikande i skala/form/färg/struktur/...? (Underförstått, avsikt att ge Lund ny identitet vid dess viktigaste 'port?'). **(3)**

I yttrandet framförs även synpunkter på planförfarande och planhandlingarna. Ur planbeskrivningen: "Förslaget till detaljplan bedöms vidare ej vara av betydande intresse för allmänheten eller av stor betydelse i övrigt och antas ej medföra en betydande miljöpåverkan." Personen menar att denna förvandling av kulturvärdet hos en av stadens portar är av intresse för Lundaborna och att riksintressets värden påverkas. Vidare bör planförslaget med tanke på att det rör en så betydelsefull plats i Lund antas av kommunfullmäktige, inte av byggnadsnämnden. Det vill säga utökat planförfarande bör tillämpas stället för standardförfarande. Ansvaret måste givetvis tas av kommunfullmäktige. **(4)**

För övrigt innebär länsstyrelsens granskningsyttrande av översiktsplanen att inget är "förenligt", länsstyrelsen måste granska all planering i Lund har den konstaterat. **(5)**

Illustrationer av förslagets visuella effekter är valda så att man undviker att synliggöra konsekvenser, som annars är avsikter med bilder (s31,32,40) Bilderna från Södergatan motsvarar inte plankartan. Varför? (tidigare version?) Bilden inne i Hardebergastråket s32 visar solen före klockan sex en högsommarmorgon. Sedan är det skugga till sju på kvällen. En vardagsbild skulle vara helt skuggad. Man får inte vilseleda läsaren. (Varför visar planbeskr. skuggdiagram både 21 mars och 21 september. De är lika. ½ års skillnad). **(6)**

I yttrandet framförs även synpunkter på programmet som legat till grund för detaljplanen.

"Staden ska utvecklas till en tät, grön blandstad med stadsintegrerat näringsliv" (ÖP) resp. "förtätning och förädling för att skapa en helhet" (planprogram) är motiv som hämtas. Men skriver inte att det gäller att åstadkomma så mycket bostäder som möjligt, att vara nöjd med exploatörernas ambitioner. Att hävda kvaliteter till medborgarnas nytta, att vara sina väljares talesmän gentemot exploatörerna, att vara det allmänintresse lagarna förutsätter, det är bortglömt(?). Liksom vad vår kulturvård, vad riksintresset kräver? **(7)**

Planprogram har gjorts. Men har det någon analys av vad man vill med stadsbilden?

Stadsbild är det besökare upplever, liksom även medborgarna till vardags. Från söder passerar man årsringar av Lunds utveckling, när

fram till korsningen med Södra vägen, ser rakt fram mot staden, öppningen, porten in, med 'pågarna' i fokus. Det är Lund som begrepp, det som ska hävdas/vårdas/'marknadsföras'. Det är några meter kvar.

Stadsparken till vänster. Vad till höger, för bästa resultat? Vad är bäst att åka genom? Nu är det bensinstation (naturlig del av trafikapparaten). Vad blir bättre? Att nalkas och träda in är ett klassiskt arkitekturbegrepp. Tillämpas det, kan det ligga nära att låta stadsporten växa utåt, att träda in genom ett balanserat förrum.

Genom ett parkrum, grönt på båda sidor. Tänk som scenograf! Ridån går upp! (Bakom träden kan det läggas offentlig byggnad/-komplex)

Detta är något helt annat än detta förslag till sprängfyllt kvarter med "modig" arkitektur -- som konkurrent, som ropar på att uppmärksammas. **(8)**

I yttrandet framförs även synpunkter på frågor kopplade till grönstruktur.

Hardebergaspåret är av hävd (sedan järnvägsspåren togs bort) ett rekreativstråk, en 'hälsans väg' från stadsparken till S Sandby. 'Förtätandet' av bebyggelsen urbaniserar detta alltmer i Vipeholm, i Råbykungen, i Revingelyckan där höga hus tränger på och stråket blir asfalterad gång&cykelväg. Den gröna känslan förminskas, blir snart en raritet (jmf grönstråket ner till Höjeå). I detta planförslag är det en utgångspunkt att flytta Hardebergaspåret till utsidan av stadsparken och därmed genom detta planområde. Konsekvens: ytterligare urbanisering i en 'gata' mellan hus i evig skugga. Nästan, bilden s 32 visar mycket tidig högsommarmorgon i 'Hardebergagatan'. Något stråk kan det inte sägas vara. Grönstråket runt Lund, här stadsparken, den gröna S Esplanaden blir förändrat. Förslaget ger med sitt tyngsta hus en propp i kontinuiteten. **(9)**

"Att förslaget inte skulle påverka Natura 2000-området" är falskt. Givetvis blir upplevelsen av Stadsparken och Mejeriet påverkade av den nya kolossen intill. **(10)**

I yttrandet framförs även synpunkter på frågor kopplade hälsa och säkerhet.

"... att området ska ha en kopplande struktur som bidrar till ett mer sammanhängande Lund" skriver man, och måste mena att karaktären ska vara likartad.

Så kan det inte tolkas nu. Detta planförslag skiljer sig radikalt i sin tunga kvartersform från Södra vägens front i öster. Där är den luftig, trots tösarna.

Mot Tullgatan reser man en borg med hörntorn mot den lättsammare lamellen på andra sidan gatan. 50% längre hus två våningar högre + tak. Tre gånger så tungt som upplevelse. Obalanserat. Vad blir det av Tullgatan? Huset exponerar så vitt man kan förstå de lägsta två våningarna med parkering mot gatan – Huset är ett parkeringshus med bostäder ovanpå. Nytt, i stället för att behålla det parkeringshus som elegant följer Esplanadens grönska. Det är inte hållbart byggande. **(11)**

Planförslaget ersätter detta med "luftigare bebyggelse med fyra enskilda parkhus" placerade i "utvecklat befintligt parkstråk". Dessa parkhus står inte med park omkring sig, de har fasad mot 'Hardebergagatan' med betongdäck mellan sig. Också här förskönas förslaget med texten. **(12)**

I yttrandet framförs även synpunkter på frågor kopplade till miljö.

Kommunen strävar troligen efter hälsosamt och hållbart byggande av bostäder och annat. Kunde lyckats bättre.

Kvarteren mellan Hardebergagatan och Södra vägen vänder rygg mot söder med konsekvens bl a att gårdarna blir skuggade året runt (med något undantag), liksom Hardebergagatan, den som är husens 'vardagsrum'. Det konstaterar man med skuggdiagram. I efterhand. I stället för att bygga med solen som, förutsättning. Man kan se blå himmel genom fönstren, men inte mycket grönt. Barnen har inte lekbar miljö hemma. De hänvisas till stadsparken (de tillräckligt gamla). Var leker man där? **(13)**

Sist i yttrandet framför en sammanfattning av yttrandet.

Viktigast. Här ligger stadskärnan, staden innanför den gamla vällen som en accepterad enhet, den som är grunden för Lunds identitet. Förklarad som ett riksintresse för detta, preciserat i avsiktsförklaring.

Här står en av vallens portar, söderport, den som vänder sig mot söder, Malmö, Danmark, kontinenten. Här är den urgamla landsvägen, den som staden byggdes kring. Blev port här, 'Röde port', med rik, intressant historia och stort symbolvärde.

Utanför den placerar nu detta planförslag något helt annat, ett tungt exploaterat kvarter med "modig" utformning, högre, tyngre och med markering mot just Söderport med sitt högsta hus intill, 8 våningar, tio m högre än trappstengavelhuset. Ytterligare framhållet med en vridning i kontrast till allt annat.

Man säger sig alltså vara modiga, skapa det annorlunda. Säger också att man med detta inte påverkar riksintressets värderingar. Visar karta där detta slutar med vallen. Det är inte sant. "Även åtgärder utanför ett riksintresseområde kan påtagligt skada" (RAÄ). Och läsbarheten är väsentlig (att förstå historien genom porten och landsvägen).

Man argumenterar också med perspektivbilder (s 31, 40), där det nya är skjutet åt sidan. Med förföriska träd som dämpar intrycket av byggnadsmassan. De återger heller inte vad plankartan bestämmer.

Så här får Lund inte behandla sin själ -- detta planförslag kan inte accepteras. Det är med sin demonstrativa arkitektur kontraproduktivt mot vården av, värnandet av 'staden Lund', som begrepp (jmf gällande fördjupad översiktsplan "Värna&vinna staden")

Då är det helt orimligt att använda Standardförfarande för planprocessen. Som ovan framförts måste det vara kommunfullmäktige som tar ansvar för plan för denna betydelserika plats i Lund. Länsstyrelsens granskningsyttrande av översiktsplanen medför inte acceptans av detta planförslag. Tvärtom, det medför att det ska granskas.

Också i detta planförslag används illustrationer som inte stämmer med planförslaget, snarare 'förskönar'. Man får inte vilseleda läsaren.

Ytterligare. Det är uppenbart att platsen inte tål så hög exploatering som förslaget innebär/förutsätter. Planförslaget accepterar att utemiljön är lagd i skugga. Helt nästan. Det är inte acceptabelt.

Barnen har inte lekbar miljö hemma. Inte heller acceptabelt. Grönprogrammets grönstråk får inte 'tas bort' med urbanisering. Inte heller här.

Att riva befintligt parkeringshus och bygga nytt är inte hållbart.

Gör om, gör rätt, gör nytt program.

Kommentar till Lennart Nord

1. Stadsbyggnadskontoret menar att ordet förtätning kan användas både i relation till större områden, till exempel förtätning av Lunds centrum eller området längs Södra vägen, och till mindre, som ett enskilt kvarter. Planförslaget omfattar både bevarande av befintliga byggnader i parken samt ändrad markanvändning för fastigheter som idag används för verksamheter. Benämningen parkhus är ett försök att i detaljplanen göra det tydligt vilka byggnader som beskrivs. Detaljplanen innehåller två karaktäristiska byggnadstyper, de slutna kvarteren längs Södra vägen och de friliggande byggnaderna i parken (parkhusen).

2. Detaljplanens syfte ska (enligt Boverkets föreskrifter och allmänna råd (2020:8) om planbeskrivning) kortfattat uttrycka vad detaljplanen ska möjliggöra samt vilka värden på platsen eller i omgivningen som detaljplanen ska förhålla sig till. Under rubriken Sammanfattning beskrivs kortfattat detaljplanens syfte, samverkansavtal och avvägningar mellan intressen. Planens syfte hittar man i sin helhet under rubriken Planens syfte.
3. Avsikten med uttrycket "modig bebyggelse" är att tydliggöra att den nya bebyggelsen förväntas ha en tydlig karaktär med hög arkitektonisk och stadsmiljömässig kvalitet. Detta gäller för all bebyggelse, men kanske särskilt för parkhusen. Bebyggelsen ska vara modig (jämför med motsatsen ängslig, undfallande) och bidra till platsens befintliga värden med sin egen karaktär och sina egna värden. Planens syfte har inför granskning kompletterats med en tydligare beskrivning av bebyggelsens karaktär.
4. Vid val av planförfarande tar kommunen hänsyn till ett antal kriterier som regleras i PBL (plan- och bygglagen). Stadsbyggnadskontoret har, utifrån PBL och med stöd av den vägledning och de definitioner som beskrivs av Boverket, bedömt att detaljplanen bör hanteras med standardförfarande.
5. Länsstyrelsen har granskat detaljplanen och inkommit med yttrande.
6. Bilden från Stora Södergatan motsvarar plankartan med ett litet undantag i hörnet på sjunde våningen, som enligt planbestämmelse ska utföras indraget från fasaden under. Stadsbyggnadskontoret uppmärksammade tyvärr inte detta när bilden togs fram inför samråd. Planbestämmelse om indragen takvåning gäller dock, vilket granskas i samband med bygglov. Plankartans illustration har ändrats inför granskning så att takvåningen är indragen även i hörn. Bilden från Hardebergaspåret visar ljuset en tidig sommarmorgon. I solstudien redovisas mer detaljerat hur skuggorna från kvartersbebyggelsen i söder rör sig över Hardebergaspåret under dagen. I juni är gång- och cykelvägen delvis i skugga (i genomsnitt cirka halva gång- och cykelvägen) fram till kl 16 då den blir helt solbelyst. Vid vår och höstdagjämningen blir Hardebergaspåret främst solbelyst via de nordsydliga gränderna och där det finns öppningar in mot gårdarna. Skuggdiagrammen visar mycket riktigt samma skuggning och har i granskningsförslaget lagts samman.

7. Under detaljplanläggning ska kommunen väga allmänna intressen mot enskilda intressen och finna lösningar så att planens syfte kan uppnås på ett ändamålsenligt sätt. I planbeskrivningen redovisas vilka dokument och utredningar som har utgjort planeringsunderlag och vilka avvägningar som har gjorts. Stadsbyggnadskontoret menar att det tydligt framgår att varken det allmänna intresset eller kulturvärden är bortglömt i den avvägning som har gjorts.
8. I planprogrammet beskrivs planområdets tänkta struktur och karaktär, byggnaders placering, volym, användning mm. Stadsbyggnadskontoret menar att planprogrammet innehåller en utförlig beskrivning av den tänkta stadsbilden och stadsmiljön. Planprogrammet togs fram 2017 och utgör ett av många underlag till detaljplanen.
9. Hardebergaspåret får i planförslaget tillbaka sin ursprungliga sträckning. Den nygamla sträckningen ligger längre söderut och spåret flyttas därmed från sin placering mellan parkeringshus och parkmiljö till mellan bostadshus och parkmiljö med bostadshus. Spåret kommer därmed att på sin norra sida att kantas av mer bebyggelse än i dagsläget. Värt att nämna är dock att planförslaget i sin helhet rymmer en större parkyta än idag.
10. Bedömningen av risk för påverkan på Natura 2000-området (stadsparken) avser endast påverkan på naturvärden, inte påverkan på upplevelse. I bedömningen ingår påverkan på skyddsvärda arter och artgrupper samt en översiktlig analys av passager och korridorer inom programområdet. En bedömning har även gjorts av hur beskuggning av nya högre byggnader kan komma att påverka natura 2000-området arter/artgrupper.
11. Den kopplande strukturen skapas både av bebyggelse och gator. Idag kan man inte korsa planområdet i nordsydlig riktning, vilket kommer att ändras med den föreslagna indelningen i tre kvarter med gränder emellan. Stadsbyggnadskontoret menar att en likartad karaktär på bebyggelsen inte är en förutsättning för att planområdet ska få en kopplande funktion som bidrar till ett mer sammanhängande Lund.
Under planprocessen görs en avvägning mellan olika enskilda och allmänna intressen. I detta fall har förslaget till skala och utbredning av bebyggelsen bland annat studerats utifrån påverkan på natura 2000-område, riksintresse för kulturmiljö, parkens utbredning och befintliga träd, områdets kopplingar och mötet med omgivande bebyggelse, där våningsantalet skiftar mellan 4 och 13 våningar. Planförslagets byggnader har anpassats till den omgivande skalan och föreslås uppföras i 4–8 våningar,

där den åttonde ska utföras indragen från fasad mot gata. Mot Södra Vägen tillför de lägre byggnaderna variation i gaturummet och ljus till bostäder och bostadsgårdar.

- Mot Tullgatan medges sex våningar med en indragen sjunde takvåning. I kvarterets nordöstra hörn norr medges en indragen åttonde våning. Intilliggande byggnad i öster är fem och sex våningar. Mellan samråd och granskning har maximal byggnadshöjd i kvarterets sydöstra del sänkts från sju våningar och vind till sex våningar och vind alternativt indragen takvåning.
12. Det som markeras med prickmark mellan parkhusen är inte ett betongdäck utan en bostadsgård med grönska.
 13. Utöver bostadsgårdarna finns även möjlighet att anordna gemensamma takterrasser, vilket ger möjlighet till sol på uteplats under en större del av året. Varje gård ska enligt BBR (Boverkets byggregler) erbjuda plats för lek och vistelse, vilket granskas i samband med bygglov. Det finns en stor allmän lekplats i stadsparken.

Yttrandet avslutas med en sammanfattning av de tidigare framförda och ovan bemötta synpunkterna.

Planens syfte har förtydligats, beskrivning av bebyggelsens karaktär har förtydligats, illustrationen på plankartan har justerats avseende takvånings utsträckning, planbestämmelser avseende byggnadshöjder har justerats och nya solstudier har tagits fram. Yttrandet föranleder i övrigt ingen åtgärd.

Föreningen Kulturmejeriet genom Fredrik Jönsson

Yttrande i samråd (aktbilaga 101)

Mejeriet framför i sitt yttrande att de är mycket positiva till den nya kollektivtrafiklösningen direkt öster om Mejeriet och att hållplatsen föreslås heta Mejeriet (på bilden sidan 44).

De vill ur en aspekt uttrycka oro över att fler bostäder kommer nära Mejeriet: potentiella klagomål på ljud från vår verksamhet. Det är viktigt att kulturverksamheter kan få finnas kvar även när staden tränger sig på. Samma oro gäller även arrangemang i Stadsparken arrangerade av exempelvis Lunds kommun. **(1)**

Mejeriets huvudbyggnad kan i framtiden förhoppningsvis möta existerande behov och byggas ut söderut (inom befintlig tomt). När Hardebergaspåret dras om är det önskvärt med en fastighetsreglering av Lunds kommuns tomt Mejeriet 1. Den triangel som kommer ligga nordväst om korsningen av det omdragna Hardebergaspåret och den nord-sydliga cykelvägen (parallell med Stora Södergatan) är det som

önskas tillföras tomten Mejeriet 1, markerat med en vit triangel på bilden nedan. På deras bilagor till nyttjanderättsavtalet för Mejeriet från 1986 tillhör biten Mejeriet 1 men noterad "skötes som parkmark", men eftersom det inte stämmer med de tomtmarkeringar de fått från Lundafastigheter 2020 skriver de detta för säkerhets skull. De är medvetna om att detta är i gränsen av detaljplanen. **(2)**

Kommentar till Föreningen Kulturmejeriet

1. Utredning har tagits fram avseende bullerpåverkan från Kulturmejeriet (2022-05-10). Beräkningen utgår från högsta ljudnivå till omgivningen, vilken bedöms kunna uppkomma vid konserter på utomhusscenerna. Det åligger verksamheten att uppfylla Folkhälsomyndighetens nationella riktvärden avseende buller. Dessa har legat till grund för utredningens beräkningar och antaganden. Enligt utredningen kan evenemang ge upphov till lågfrekventa ljud vilket bör uppmärksammas vid val av fönster. I övrigt krävs inga särskilda åtgärder utöver de som krävs på grund av trafikbuller.
2. Den mark som avses ligger direkt utanför planområdet och används idag för gång- och cykelanslutning till Hardebergaspåret västerut. Både fastigheten Mejeriet 1 och Innerstaden 2:1 ägs av Lunds kommun. Mejeriet bör ta kontakt med serviceförvaltningen och tekniska förvaltningen i frågan kring ny fastighetsindelning. Frågan hanteras inte i denna detaljplan.

Planbeskrivningen har kompletterats med sammanfattning av bullerutredning avseende evenemang. I övrigt föranleder yttrandet ingen åtgärd.

Samlad bedömning

Ett genomförande av planförslaget innebär att en idag redan ianspråktagen yta i ett kollektivtrafik- och centrumnära läge kan utnyttjas till bostäder och centrumändamål. Planområdet föreslås även innehålla en ny sträckning av Hardebergaspåret, parkeringsanläggning och park. Planförslaget följer intentionerna i den kommunövergripande översiktsplanen vars inriktning är att Lunds kommuns bebyggelseutveckling främst ska ske genom förtätning.

Under samrådtiden har synpunkter inkommit som främst handlar om de föreslagna byggnadshöjderna och våningsantalen i relation till intilliggande miljöer och bostäder, tex. att de nya volymerna inte harmoniserar med kulturmiljön, parken och omkringliggande bebyggelse

samt att förslaget ger skuggpåverkan. Synpunkter har också handlat om parkering och trafik.

I samrådet inkom flera yttranden avseende skalan på parkhusen i planområdets norra del. Länsstyrelsen efterfrågade även en tydligare redovisning av hur de nya volymerna skulle påverka riksintresset för kulturmiljö. Inför granskning har byggrätterna för parkhusen placerats med större avstånd till Stora Södergatan, Södra Esplanaden och porten till stadskärnan. Den maximala höjden har sänkts till fem respektive sex våningar med indragen takvåning.

Det östra kvarterets byggnadshöjd mot Tullgatan har delvis sänkts inför granskning, med syftet att ge något mindre skuggpåverkan på befintlig byggnad i öster. Det är dock ofrånkomligt att planförslaget medför en förändring för de boende, både avseende utsikt och solförhållanden, då planområdet idag endast är bebyggt med låga industribyggnader. Även för de boende söder om planområdet kommer utsikten att förändras. De föreslagna byggnadshöjderna har till en mindre del sänkts mot söder.

I planförslaget har allmänna och enskilda intressen sammanvägts. Intresset av att förtäta i befintlig miljö genom att tillskapa bostadskvarter med inslag av centrumverksamhet i bottenplan samt ombyggnader av omkringliggande gaturum till förmån för gång- och cykeltrafikanter har i avvägningen till största delen vägt tyngre än ändrad utsikt och skuggpåverkan på bostäder. Av hänsyn till riksintresset för kulturmiljö har parkhusens höjd sänkts och byggnaderna har getts mindre utbredning.

Ingen av de genomförda ändringarna frångår detaljplanens huvuddrag i samrådsskedet eller påverkar tidigare gjorda avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen. Den samlade bedömningen är att planens genomförande inte bedöms medföra någon olägenhet i den mening som avses i PBL kap 2 § 9.

Justeringar efter samrådet

Plankarta

Plankartan har justerats efter samråd. Här nedan beskrivs de ändringar som bedöms vara mest väsentliga.

- Parkhusen i planområdets norra del har inför granskning fått lägre maximal höjd och färre våningar. Byggrätten för det västra parkhuset har skjutits något österut och minskat i utbredning norrut. Torg har tillkommit mot Stora Södergatan. Byggrätten för det östra parkhuset har minskat i utbredning norrut. Ett ledningsområde har tillkommit i söder.

Samlad bedömning, Justeringar efter samrådet

- De södra kvarterens byggnadshöjder och våningsantal har ändrats eller bytt plats med syftet att ge mindre skuggpåverkan på intilliggande byggnader, mark och bostadsgårdar. Det östra kvarterets hörn mot Tullgatan/Södra vägen har sänkts en våning och det sydvästra hörnet har höjts motsvarande. Det mittersta kvarterets sydvästra hörn har sänkts en våning. Det östra kvarterets fasad mot parken har delvis sänkts två våningar. Hörnavskärningar har tillkommit i sydöstra och nordvästra hörnen.
- Planbestämmelserna har generellt preciserats och förtydligats, bland annat avseende takvåningars utformning.

Planbeskrivning

Planbeskrivningen har justerats efter samråd. Här nedan beskrivs de ändringar som bedöms vara mest väsentliga.

- Planens syfte och Övergripande karaktär och disposition har kompletterats med beskrivning av bebyggelsens karaktär.
- Bilder och kartor har uppdaterats. Gatusektioner har tillkommit.
- Avsnitten Planförslag Teknisk försörjning och Hälsa och säkerhet samt Genomförande har uppdaterats utifrån utredningar och synpunkter i samrådet.
- Avsnittet konsekvenser Riksintressen har kompletterats med bilder. Texten har uppdaterats.
- Avsnittet Konsekvenser, Skyddade områden har kompletterats med beskrivning av konsekvenser om dispens inte ges.
- Solstudie har uppdaterats.

Stadsbyggnadskontoret i Lund

Ole Kasimir
Planchef

Maja Skoog
Planarkitekt