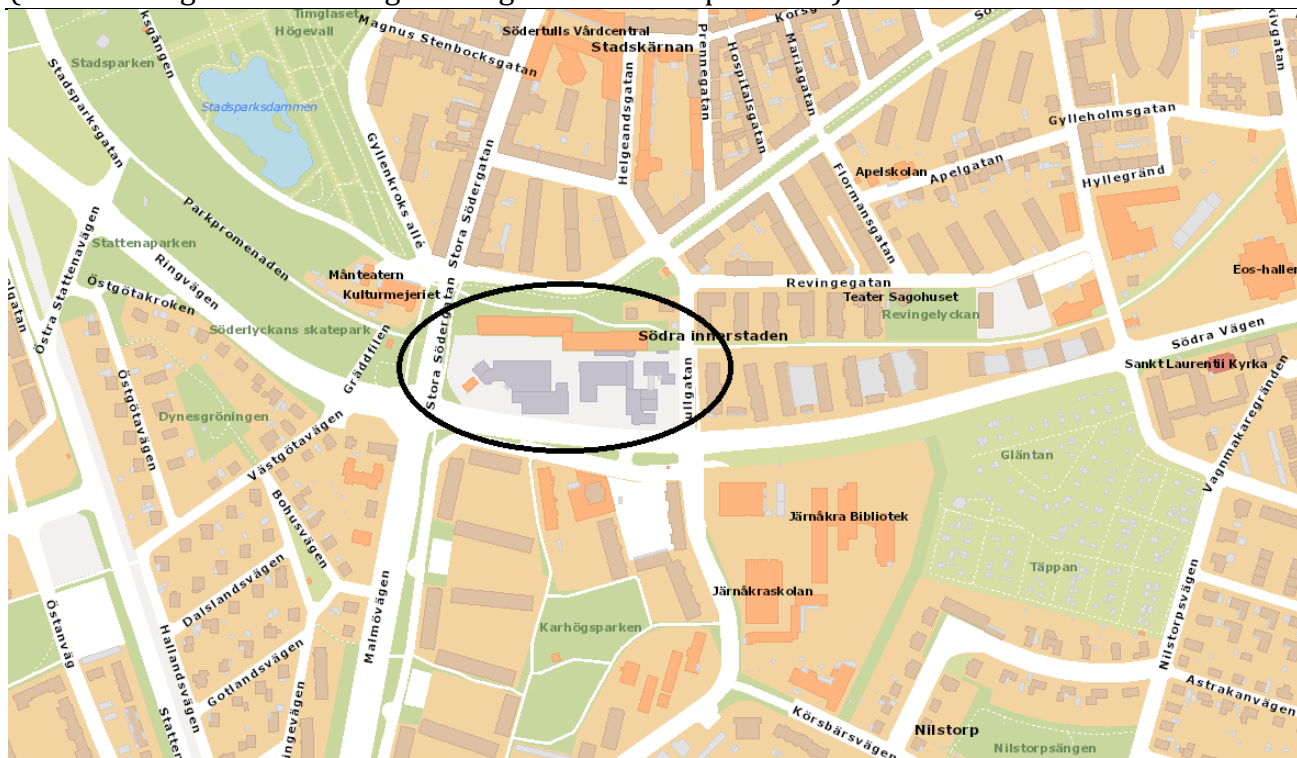


Detaljplan för kvarteret Margretedal i Lund, Lunds kommun (Stora Södergatan-Södra vägen-Tullgatan-Södra Esplanaden)



Upprättad 2020-11-06

Innehåll:

Planbeskrivning

Plankarta med planbestämmelser och illustration



LUNDS
KOMMUN



Planbeskrivning

Detaljplan för kvarteret
Margretedal i Lund, Lunds kommun



Samrådshandling
Upprättad: 2020-11-06
PÅ 14/2016
Standardförfarande

Vad är en detaljplan?

Detaljplanen styr hur mark- och vattenområden får användas och utformas för ett geografiskt avgränsat område. En detaljplan består av plankarta, planbeskrivning och illustration. Plankartan är juridiskt bindande. Planbeskrivningen och illustrationen, som inte är juridisk bindande, förklarar plankartans innebörd.

Planprocessen

Planprocessen regleras av plan- och bygglagen, PBL. I processen prövas om den föreslagna förändringen är lämplig utifrån läge, markens beskaffenhet och behov. Allmänna och enskilda intressen ska vägas mot varandra.

En detaljplan kommuniceras med berörda myndigheter och allmänhet under samråd och granskning innan den antas. Både under samråd och granskning finns tillfälle att skriftligen yttra sig över förslaget. Ett eventuellt överklagande sker efter att planen har antagits.

Detaljplaneprocessen är en demokratisk process där bland annat beslut om planuppdrag och antagande av detaljplanen fattas av kommunens politiker.

Detta planförslag är nu i samrådsskede.



Vill du komma i kontakt med oss?

Maja Skoog

Planarkitekt

Ole Kasimir

Planchef

Telefon: 046-359 50 00

E-post: stadsbyggnadskontoret@lund.se

Bilder och illustrationer tillhör stadsbyggnadskontoret om inte annat anges.

Innehåll

Vad är en detaljplan?	2
Planprocessen.....	2
Sammanfattning	5
Inledning	6
Planens syfte.....	6
Planförfarande.....	6
Planhandlingar.....	6
Plandata	7
Tidigare kommunala ställningstagande	9
Översiktsplanering.....	9
Planprogram för Söderport	9
Gällande detaljplaner	10
Bygglov.....	12
Fastighetsplaner	12
Förutsättningar	13
Markanvändning, bebyggelse och stadsbild	13
Historik och kulturmiljö	14
Natur.....	18
Grönstruktur och offentliga rum	21
Service.....	22
Trafik och gator.....	23
Teknisk försörjning	27
Hälsa och säkerhet.....	28
Undersökning om planen kan medföra en betydande miljöpåverkan	29
Planförslag	31
Övergripande karaktär och disposition	31
Markanvändning, bebyggelse och stadsbild	34
Skydd och hänsyn till/utveckling av kulturmiljö.....	37
Grönstruktur och offentliga rum	39

Trafik och gator.....	41
Teknisk försörjning	45
Hälsa och säkerhet.....	47
Genomförande	49
Organisatoriska åtgärder	49
Tekniska och ekonomiska åtgärder	50
Fastighetsrättsliga åtgärder	51
Konsekvenser	55
Konsekvenser för fysisk miljö	55
Konsekvenser för hälsa och säkerhet.....	61
Sociala konsekvenser.....	62
Avvägning mellan motstående intressen och konsekvenser som följd av avvägningarna.....	63

Sammanfattning

Syftet med planen är att möjliggöra en omvandling och förtätning av kvarteret Margretedal med i huvudsak bostäder. Planområdet föreslås även innehålla publika lokaler, ny sträckning av Harderbergspåret, parkeringsanläggning och park. Utöver parkeringsplatser för boende och besökande ska parkeringsanläggningen rymma 130 platser som genom parkeringsköpsavtal är knutna till kvarteret Margretedal. Kvarter Margretedal utgör den centrala stadens entré från söder.

Förtätningen med bostäder föreslås ske med blandad och varierad bebyggelse om tre till åtta våningar. Tre slutna kvarter föreslås i varierad skala med privata gröna gårdar mot Södra vägen för att tydligare definiera och stärka gaturummet medan en luftigare bebyggelse föreslås i mötet med befintlig park och stadskärnan i form av fyra enskilda parkhus, som kontrast till stadskärnan. Kvarteren bryts upp av nya nord-sydliga stråk, gränder, som kopplar samman kvarteret Margretedal med Järnåkra och stadskärnan. Söder om Södra Esplanaden bevaras och utvecklas befintligt parkstråk där parkhus föreslås placeras i grönska med stor hänsyn till värdefulla gamla träd. Vid Stora Södergatan föreslås en ny nod för kollektivtrafik med hållplatsläge för stads- och regionbussar. Vid denna nod knyts även Hardebergspåret ihop med stadsparken.

Lunds kommun har tecknat ett samarbetsavtal med Midroc, Nordr och Riksbyggen som ska ligga till grund för och följas upp av exploateringsavtal samt erforderliga marköverlåtelseavtal och överenskommelser om fastighetsreglering. Exploateringsavtal ska upprättas mellan kommunen och Midroc, Nordr och Riksbyggen innan detaljplanen kan antas.

Planförslaget innebär ändrad utsikt och viss påverkan av skuggning för omkringliggande boende. De enskilda intressena, som boende i intilliggande fastigheter kan ha, har vägts mot det allmänna intresset av att skapa förutsättningar för ny bostadsbebyggelse i ett kollektivtrafiknära läge och ombyggnad av gaturum och ny trafikstruktur till förmån för gång- och cykeltrafikanter. Vid avvägningen mellan dessa olika intressen har de allmänna intressena värderats tyngre.

Bedömning har gjorts att förslaget inte har någon påverkan på det allmänna intresset Natura 2000-området väster om planområdet och eller medför någon betydande påverkan på riksintresset för kulturmiljö.

Planområdets area: 44 250 kvm
Antal/BTA bostäder: ca 470st/47000 kvm BTA
BTA kommersiell service: ca 800 kvm
Allmän plats torg/park area: 8000 kvm park
Antal bil-/ cykelparkering: ca 370/ ca 1250

Inledning

Planens syfte

Syftet med planen är att möjliggöra en omvandling och förtätning av kvarteret Margretedal med i huvudsak bostäder. Planområdet föreslås även innehålla publika lokaler, en ny sträckning av Harderbergaspåret, parkeringsanläggning och park.

Stadsbyggnadsidén är att området ska ha en kopplande struktur som bidrar till ett mer sammanhängande Lund. Genom förtätning med modig, blandad, varierad och tät bebyggelse föreslås ca 470 nya bostäder inom planområdet. Utformningen har anpassats och tagit hänsyn till riksintresset för kulturmiljö och närheten till Natura 2000-område inom Stadsparken.

Planförfarande

Planarbetet har föregåtts av ett planprogram för ett större område. Standardförfarandet tillämpas då förslaget till detaljplan är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande som anger blandad bebyggelse. 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.

Detaljplaneprocessen följer plan- och bygglagen SFS 2010:900.

Planhandlingar

- Planprogram för Söderport med programsamrådsredogörelse, 2018-08-10
- Plankarta med bestämmelser och illustration, 2020-11-06
- Planbeskrivning, 2020-11-06

Övriga handlingar

- Grundkarta
- Fastighetsförteckning
- Undersökning om betydande miljöpåverkan
- Barnchecklista
- Trafiksimulering Södra vägen, Lund, Ramböll 2017-12-22
- Naturvärdesinventering av Söderport i Lund, Naturcentrum AB, 2017-05-30
- Inventering av utvalda träd vid Mejeriet –Lund, Trädkonsult 2017-04-13
- Bedömning av risk för påverkan på Natura 2000-området Stadsparken i Lund, Naturcentrum AB 2018-06-21
- Geo- och miljöteknisk utredning, teknisk undersökningsrapport (TUR) och Bedömnings PM, Lund, Margretedal 2, PQ Geoteknik & Miljö AB 2014-05-14
- Miljöteknisk markundersökning, Margretedal 1, Lund, , Sweco environment AB 2015-02-09

- Översiktlig geoteknisk och markmiljöundersökning, Margretedal 4, PQ Geoteknik & Miljö AB 2005-06-30
- Miljöteknisk markundersökning, Innerstaden 2:1, Margretedal 1, Sweco environment AB 2013-11-25
- Länsstyrelsens meddelande om arkeologisk utredning, 2018-12-28
- Trafikbullerutredning Margretedal, Tyréns 2020-10-08
- Dagvattenutredning DP Margretedal, Tyréns 2020-07-09

Plandata

Planområdet utgörs idag av ett verksamhetsområde med bla drivmedelsförsäljning, kontor, markparkering, parkeringsanläggning samt ett kommunalt parkstråk med kulturhistorisk bebyggelse.



Orienteringskarta med utritat planområde i rött.

Läge och markägförhållande

Planområdet är beläget i södra Lund och avgränsas av Södra Vägen, Stora Södergatan, Södra Esplanaden samt Tullgatan. Planområdet omfattar följande fastigheter:

- Innerstaden 2:1, kommunalt ägd
- Innerstaden 5:18, kommunalt ägd
- Innerstaden 5:5, kommunalt ägd
- Innerstaden 5:6, kommunalt ägd
- Innerstaden 5:7, kommunalt ägd (teknisk anläggning)
- Lilla Råby 18:38, kommunalt ägd (södra vägen)
- Tullbommen 1, kommunalt ägd (kulturhistoriska byggnader)
- Margretedal 1, privat ägd

- Margretedal 2, privat ägd
- Margretedal 3, privat ägd
- Margretedal 4, privat ägd

Inom området finns ledningsrätt 1281K-9540:B1351.

Areal

Planområdets yta uppgår till ca 44 250 m².

Initiativtagare till planen och ärendegång

Lunds kommun, genom tekniska nämnden, Midroc, Riksbyggen och Veidekke inkom 2016-04-22 med en gemensam ansökan gällande detaljplaneläggning av del av Innerstaden 2:1 m fl. En begäran om planläggning har tillsammans med andra planförfrågningar i närområdet behandlats genom upprättande av ett planprogram. I planprogrammet för Söderport anges rekommendationer för struktur och ny bebyggelse inom planområdet som är vägledande för kommande detaljplaner inom området. Planprogrammet gavs inriktningsbeslut av Byggnadsnämnden 2018-08-23. Byggnadsnämndens arbetsutskott gav den 23 augusti 2018 uppdrag om att upprätta en ny detaljplan för del av programområdet som omfattade kvarteret Margretedal.

Ett samverkansavtal har upprättats mellan berörda fastighetsägare och planarbetet drivs av en gemensam dialog.

Medverkande i planarbetet

Planarkitekt: Maja Skoog

Planchef: Ole Kasimir

Biträdande planchef: Maria Milton

Biträdande planarkitekt: Ulrika Thulin

Administratör: Ann-Sofi Ahlgren

Trafikplanerare: Ann Jankelius

Lantmätare: Kristin Håkansson

Exploateringsingenjör: Cecilia Johansson

Projektutvecklare: Lena Bengtsson

Landskapsarkitekt: Maria Borisson Lindvall, Emmi Sundén, Clara Lundqvist

Stadsantikvarie: Henrik Borg

På fastighetsägarnas uppdrag har Tengbom tagit fram förslag till bebyggelse, illustrationer, visualiseringar mm. Övrigt material har producerats av Stadsbyggnadskontoret om inget annat anges.

Tidigare kommunala ställningstagande

Översiktsplanering

Översiktsplan 2018 anger att planområdet kan användas för blandad bebyggelse vilket följs i aktuellt planförslag. Området beskrivs vidare som ett viktigt stadsutvecklingsområde fram till 2035. Staden ska utvecklas till en tät, grön blandstad med stadsintegrerat näringsliv. Hardebergaspåret redovisas som en del av det övergripande aktivitetsnätet. Områdets norra parkstråk utgör en del av ett blå-grönt huvudstråk som sträcker sig från stadsparken och österut, både längs Södra Esplanaden och Hardebergaspåret och ett söderut längs Malmövägen. Södra vägen föreslås boulevardiseras. Stora Södergatan/Malmövägen pekas ut som ett starkt kollektivtrafikstråk söderut.

Förslag till detaljplan för kvarteret Margretedal är förenlig med översiktsplanen och Länsstyrelsens granskningsyttrande.

Planprogram för Söderport

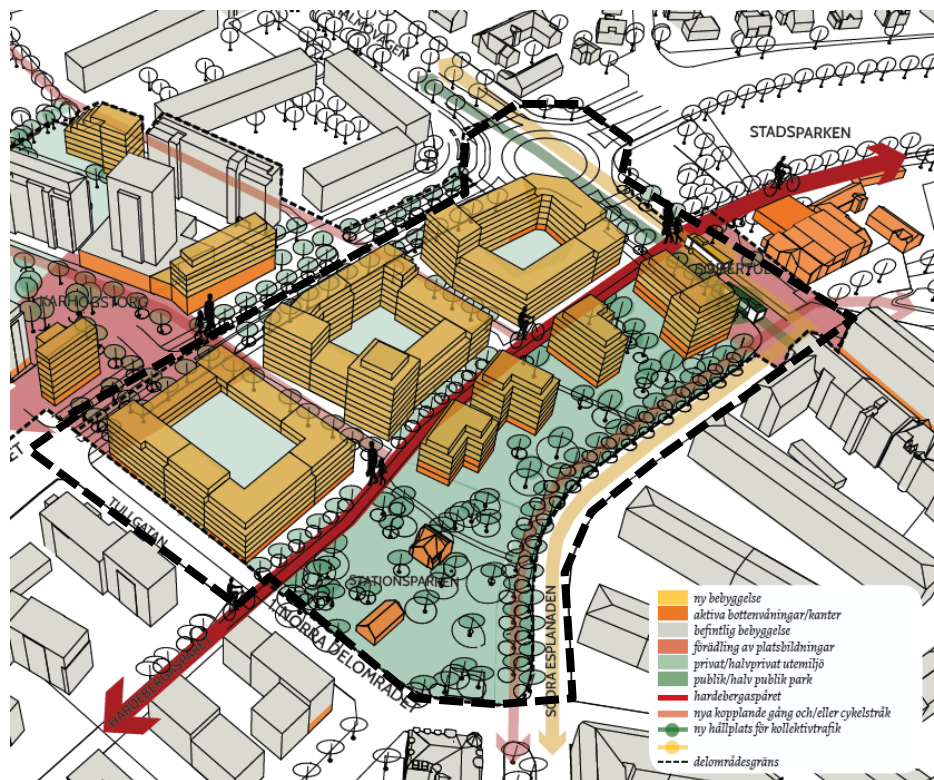
Planprogram för Söderport från 2018 är vägledande för den fortsatta planeringen av området och anger inriktningen för den fortsatta detaljplaneringen och utvecklingen av kvarteret Margretedal. Planprogrammet syftar till att ange förutsättningar för förtätning och förädling för att skapa en helhet inom området för kvarteret Margretedal, Karhögstorg och del av norra Järnåkra.

Stadsbyggnadsidén är att området ska ha en kopplande struktur som bidrar till ett mer sammanhängande Lund. Genom förtätning med modig, blandad, varierad och tät bebyggelse föreslogs ca 485 nya bostäder inom planområdet. Utformningen ska anpassas och ta hänsyn till riksintresset för kulturmiljö och närheten till Natura 2000-område inom Stadsparken.

Området planeras för bostäder, verksamhetslokaler och parkeringshus i en varierad och tät bebyggelsestruktur i en grön omgivning. Området gestaltas med hänsyn till dess befintliga värden, placering i staden samt omgivningens förutsättningar. Värden som ses som kvaliteter i den nya strukturen. Platsbildningarna Södertull och Stationsparken blir nya mötesplatser. Hardebergaspåret fungerar som en pulsåder genom området. Kvarteret bryts upp av nya nordsydliga stråk som kopplar samman kv Margretedal med Järnåkra. Området upplevs som bilfritt och trafiken sker på gåendes och cyklisters villkor.

Länsstyrelsen har under programsamrådet yttrat sig att det inte går att utläsa huruvida förslaget påverkar Natura 2000-området på ett betydande sätt och att Länsstyrelsen kan komma att ingripa gällande påverkan på Natura 2000 utifrån 11 kap. 10 – 11 §§ PBL. För att bedöma programförslagets påverkan på Natura 2000-området har en utredning med bedömning av risk för påverkan på Natura

2000-området Stadsparken Lund utförts efter programsamrådet (Naturcentrum AB, 2018-06-21).



Utdrag ur planprogrammet för Söderport. Exempel på hur området kan bebyggas. Svartstreckad avgränsning avser föreslaget planområde.

Följande anges för kvarter Margretedal:

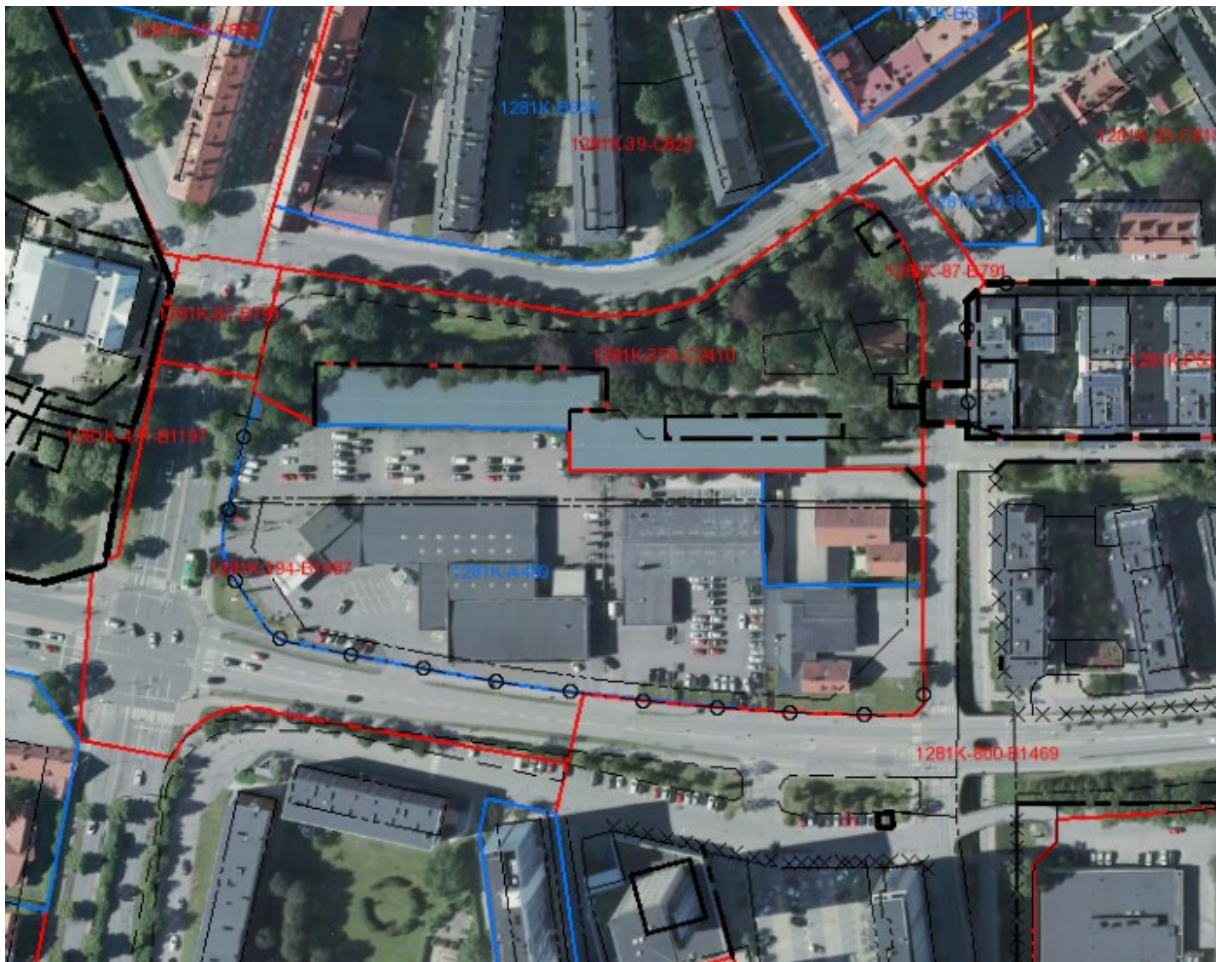
- Förtätning med flera enskilda parkhus och tre kvarter som innehåller: cirka 485 bostäder, aktiva bottenvåningar såsom verksamhetslokaler, service och bostadskomplement för att stärka viktiga platser och stråk, ett nytt parkeringshus med cirka 400 bpl.
- Förlängning av aktivitetsstråket Hardebergaspåret genom området.
- Södertull, ny platsbildning vid stadskärnans entré. En ny resenod med hållplatsläge för stads- och regionbussar.
- Förädling och säkerställande av parkstråk vid Södra Esplanaden.
- Tydliggörande och förädling av närparken Stationsparken och kulturhistorisk bebyggelse.

Gällande detaljplaner

För området gäller följande åtta detaljplaner:

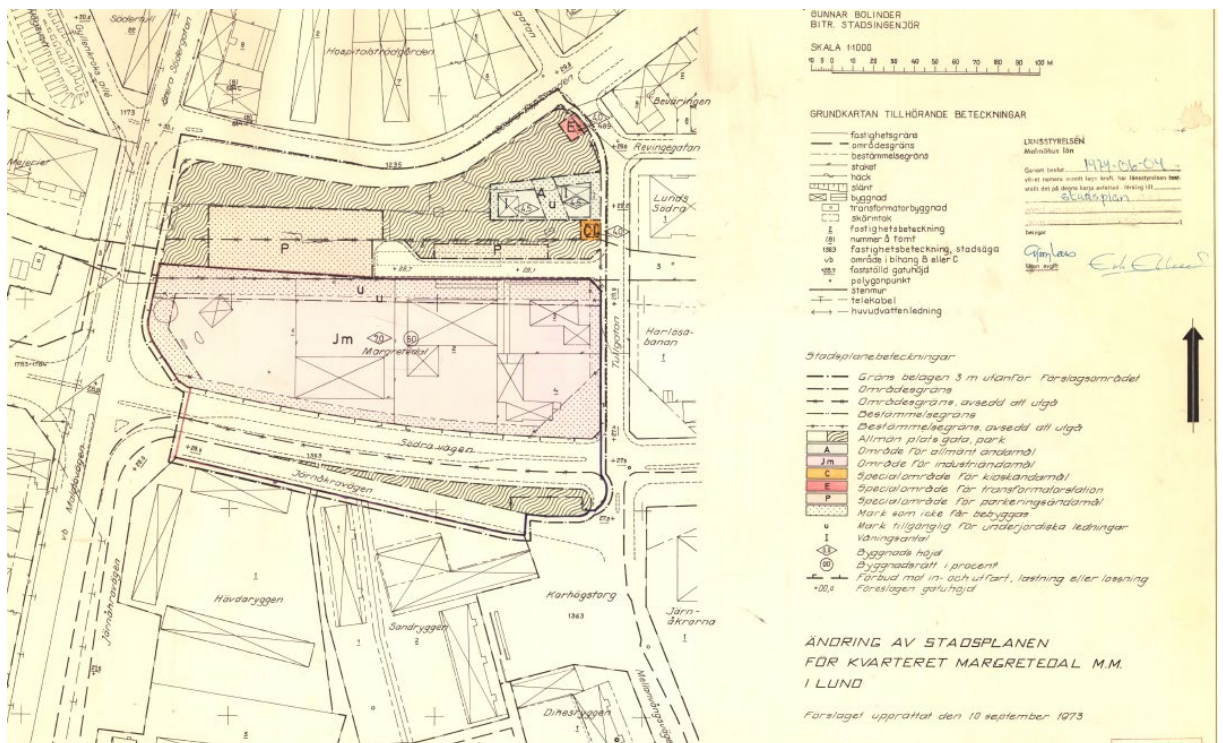
- 1281K-359:C2410 Stadsplan (Stadsplan för kvarter Margretedal mm, 1973)

- Del av 1281K-394:B1087 Stadsplan (Ändring av stadsplan för kv Margretedal, Harlösabanan mm, 1977)
- Del av 1281K-39:C823 Stadsplan (Ändring av stadsplan för kv Repslagaren, 1939)
- Del av 1281K-48:C806 Stadsplan (Ändring och utvidgning av stadsplanen för staden Lund - kvarteret Södertull, 1944)
- 1281K-87:B791 Stadsplan (Stadsplan för stadsägan 692, 1951)
- Del av 1281K-800:B1469 (Detaljplan för del av kvarteret Sandryggen m m, 2003)
- 1281K- 47-B1197(Ändring av stadsplan för kvarteret Margretedal 1977)
- Del av 1281K- 356-B1062 (Ändring av stadsplan för kvarteret Dynesvången, Östgöten 1972)

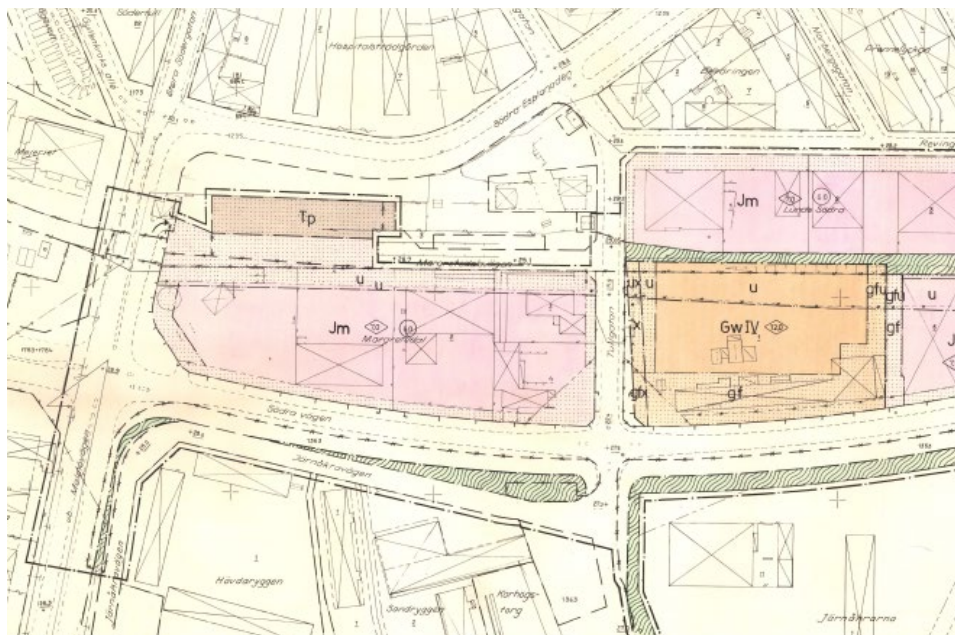


Karta som visar gällande detaljplaner inom planområdet.

Genomförandetiden för gällande detaljplaner har gått ut.



Utdrag ur gällande stadsplan för kvarter Margretedal mm från 1973.



Utdrag ur gällande Ändring av stadsplan för kv Margretedal, Harlösabanen mm, 1977.

Bygglov

Inom planområdet finns ett tidsbegränsat bygglov för uppförande av parkeringshus inom Innerstaden 5:18, vilket har förlängts till 2023-03-29.

Fastighetsplaner

För fastigheterna Margretedal 1,2 och 4 gäller fastighetsindelingsbestämmelser, akt 1281K-A481.

Förutsättningar

Markanvändning, bebyggelse och stadsbild

Kvarter Margretedal utgör den centrala stadens entré från Söder. Området ligger i anslutning till Stadsparken och Mejeriet i väster, den historiska stadskärnan och Södra Esplanaden i norr, ny bebyggelse längs Hardebergaspåret i öster, och bostadsområdet Järnåkra i söder.

Margretedal innehåller ett parkstråk med bland annat Esplanadallén med gångstråk, hundrastgård och förlängning av Hardebergsspårets gång- och cykelväg mot Stora Södergatan. Här finns även ett parkeringshus, en transformatorstation, en trafikteknikstation samt ett gatukök. De kulturhistoriska byggnaderna i rött tegel, en stationsbyggnad och banbyrå med banmästarbostad, ligger placerade i grönskan och vetter mot Hardebergaspåret. Parkeringshuset, som är en lägre tvåplans byggnad om två skepp med träribbpanel ligger placerat åt norr i kanten av grönstrukturen. I kv Margretedal finns även lägre enplans verksamhetsbebyggelse; bilverkstäder, bilhandel och bensinstation som vetter mot Södra vägen. Södra vägens breda och hårdgjorda utformning upplevs som en barriär i den centrala stadsstrukturen.



Befintlig markanvändning inom Kv Margretedal samt omkringliggande bebyggelse och stadsbild. Planområdet har markerats med streckad linje.



Befintlig markanvändning inom Kv Margretedal som utgörs av verksamhetsområde med bilförsäljning och drivmedelstation.

Historik och kulturmiljö

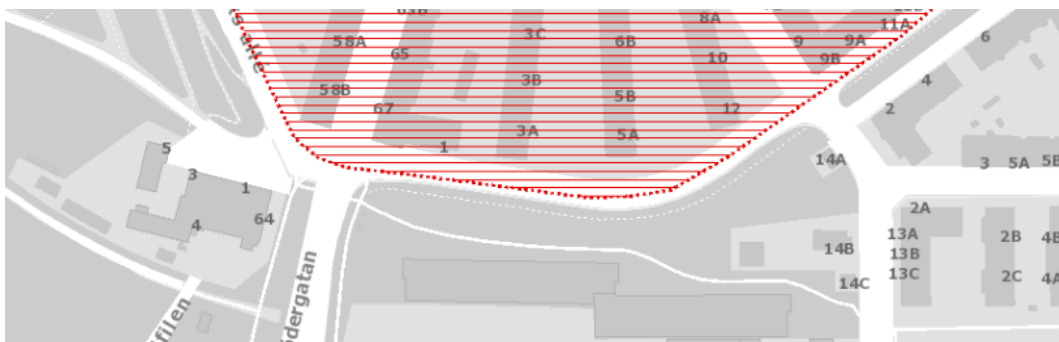
Riksintresse för kulturmiljövård

Planområdet angränsar till riksintresseområdet Lunds stadskärna (M:K 87).

Planområdet berörs av följande uttryck för riksintresset för kulturmiljövård:

- Stadsvallen och andra lämningar från medeltiden.
- Stadssiluetten, siktlinjer ut från staden och in mot Lund från det omgivande slättlandskapet.
- Bebyggelsens skala, volym och placering.
- Järnvägsmiljön som en viktig faktor bakom 1800-talets expansion.
- Parker och planteringar, i zonen runt omkring staden
- Spår av gamla infartsvägar, gränser och andra markförhållanden i det som tidigare var obebyggda marker runt staden.

Läs mer under *Planförslag, Skydd- och hänsyn till/utveckling av kulturmiljö* samt *Konsekvenser, Konsekvenser för fysisk miljö* gällande hur planförslaget förhåller sig till punkterna ovan.



Område som omfattas av Riksintresse för kulturmiljövård, Lunds stadskärna (M:K 87), röd skraffering. Planområdet ligger direkt söder om stadskärnan.



Den historiska tullplatsen Södertull med framträdande gavlar som markerar gränsen till den medeltida stadskärnan vid Stora Södergatan.

Fornlämning

Delar av planområdet ligger i direkt anslutning till Lunds medeltida bebyggelseområde som är registrerat som fornlämning. Det finns uppgifter som tyder på att det kan ha funnits en äldre befästning utanför den yngre vilket gör att området är intressant. Troligen har det funnits verksamheter både inom och utanför denna som kan ha gett lämningar inom kv Margretdal. Den del där det är störst chans för fornlämningar är mellan Södra Esplanaden och parkeringshusen samt vid Södertull mellan parkeringshuset och Malmövägen. För exploatering inom detta område kommer krav på arkeologiska utredningar att ställas.



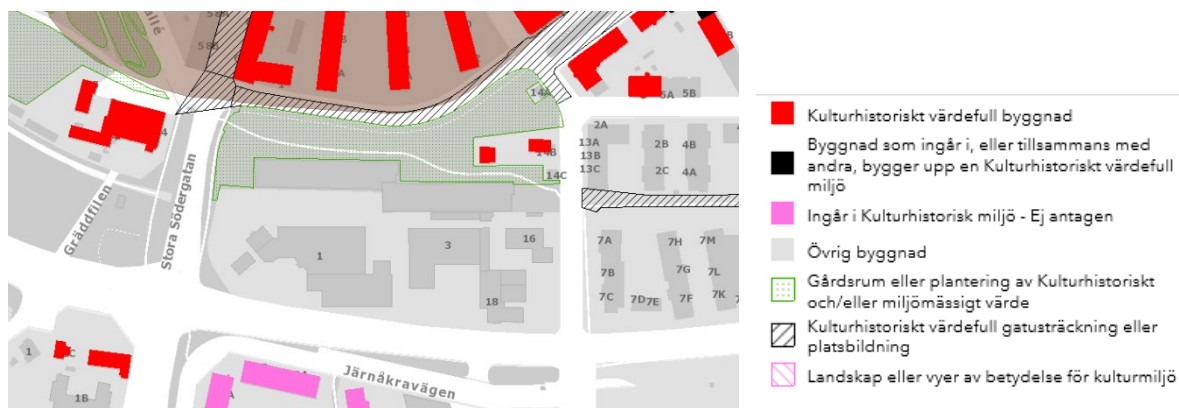
Exploatering inom den gröna zonen på bilden till vänster är tillståndspliktig enligt kulturmiljölagen.

Alla markingrepp kräver tillstånd från länsstyrelsen enligt 2 kap kulturmiljölagen. Påträffas fornlämningar i samband med markarbeten ska dessa omedelbart avbrytas och länsstyrelsen underrättas (i enlighet med 2 kap 10 § kulturmiljölagen).

Bevaringsprogram

Två byggnader samt gårdsrum/plantering och gatusträckning inom planområdet redovisas som kulturhistoriskt intressanta i bevaringsprogrammet "Lunds stadskärna – bevaringsprogram – Krafts rote etc".

Byggnaderna utgör sådana särskilt värdefulla byggnader som avses i 8 kap 13 § PBL, d v s byggnader som är särskilt värdefulla från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig synpunkt eller som ingår i ett bebyggelseområde av denna karaktär. Läs mer om kulturmiljövärden inom planområdet nedan.



Utdrag ur Lunds bevaringsprogram.

Befintlig nätstation från 1950 inom planområdet i korsningen Revingegatan och Tullgatan är utpekad som kulturhistoriskt kommunaltekniskt verk.

Kulturhistoriskt intressanta gränser och infarter

Området ligger i gränslandet mellan den medeltida staden och omlandet. De gamla gränserna och strukturerna präglar miljön än idag, framförallt stadsvallen och stadens begränsning i söder samt den viktiga vägsträckningen söder över, Malmövägen. Malmövägen söderifrån har historiskt sett haft en stor betydelse för Lund och på vägen har alla söderifrån närmast sig Domkyrkan. Från söder anlände man till Domkyrkan på nuvarande Stora Södergatan via söderport eller röde port som den också kallades. Söderport med stadsvallen är en administrativ gräns men också en försvarsmässig gräns som funnits åtminstone sen 1300-talet. Idag är den medeltida vallen till största delen borta, bortsett från en rest i stadsparken, men gränsen markeras av Södra Esplanaden, Vallgatorna och det gröna park- och institutionsstråk som omger stadskärnan. Området har

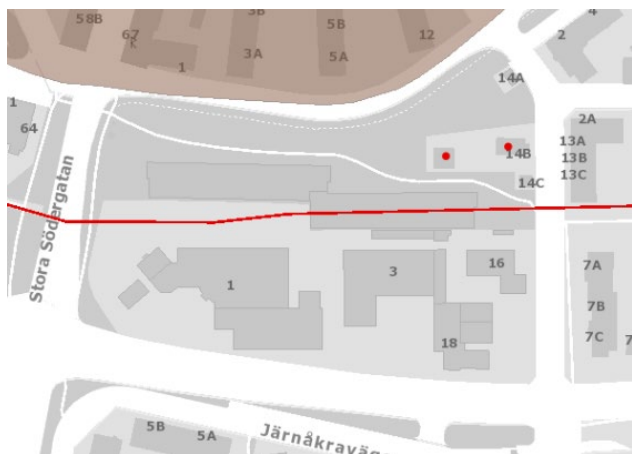
tidigare tillhört Lilla Råby, en stor del av byns mark ägdes av Hospitalsgården som låg innanför Söderport.



Till vänster: Flygfoto från 1932 som visar ett tydligt grönt parkstråk kring den medeltida stadskärnan. Till höger: Flygfoto från 1965, kv Margretedal och Karhögstorg med dåvarande bebyggelse för bostäder, verksamheter och handel.

Kulturhistoriskt intressanta spårväglämningar

Genom kv Margretedal gick järnvägen mot Hardeberga och Revinge. Lund-Revinge järnvägsaktiebolag invigdes 1905. Banan lades slutgiltigt ner på 1960-talet och spåren togs bort 1966. Längs med Hardebergaspåret fanns industri- och verksamhetsområden med bland annat mejeri, station och lokstall. Kvar från järnvägstiden finns fd stationshus och bostadshus, liksom rester av den fd järnvägsparken med äldre växtlighet som har ursprung i den mindre park som omgav stationen. Dessa är betecknade som kulturhistoriskt värdefulla i Bevaringsprogrammet. Byggnader och växtlighet samverkar och utgör en kulturhistoriskt värdefull miljö som fungerar som nyckel för att förstå järnvägsetableringen i denna del av Lund. Den har också ett viktigt samband med Hardebergabanans övriga delar.



Bebyggelse och historisk spårdragning inom planområdet som är utpekade i Kulturmiljö – järnvägens miljöer



Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse inom planområdet. Tullhuset till vänster och stationshuset Lund Södra till höger.

Natur

Naturvärden

Utförd Naturvärdesinventering (Naturcentrum AB, 2017) anger att ett flertal biologiskt värdefulla träd finns inom inventeringsområde och några av dessa har bedömts ha ett särskilt stort biologiskt värde. Det rör sig främst om träd med större håligheter med mulm eller förutsättningar för mulm samt träd med fridlysta arter. De båda rödlistade lavarna Elegant sköldlav (NT) och Grynig dagglav (NT) återfinns på flera av träden inom inventeringsområdet, både på unga och gamla träd.

Vid inventeringen identifierades fem naturvärdesobjekt varav två bedömdes ha visst naturvärde (naturvärdesklass 4), ett bedömdes ha påtagligt naturvärde (naturvärdesklass 3) och två bedömdes ha högt naturvärde (naturvärdesklass 2). Samtliga utgörs av trädmiljöer med i vissa fall inslag av buskar.

Inventeringsområdets läge, i en tätort med begränsad biologisk mångfald, har i enlighet med standarden vägts in i bedömningen. Områden som bedömts sakna betydelse för biologisk mångfald utgörs främst av hårdgjorda ytor som vägbanor och gång-cykelvägar med asfalt eller stenslitagebeläggning. Dessa områden bedöms inte i sitt nuvarande tillstånd bidra till mångfald inom arter, mellan arter eller ekosystem.

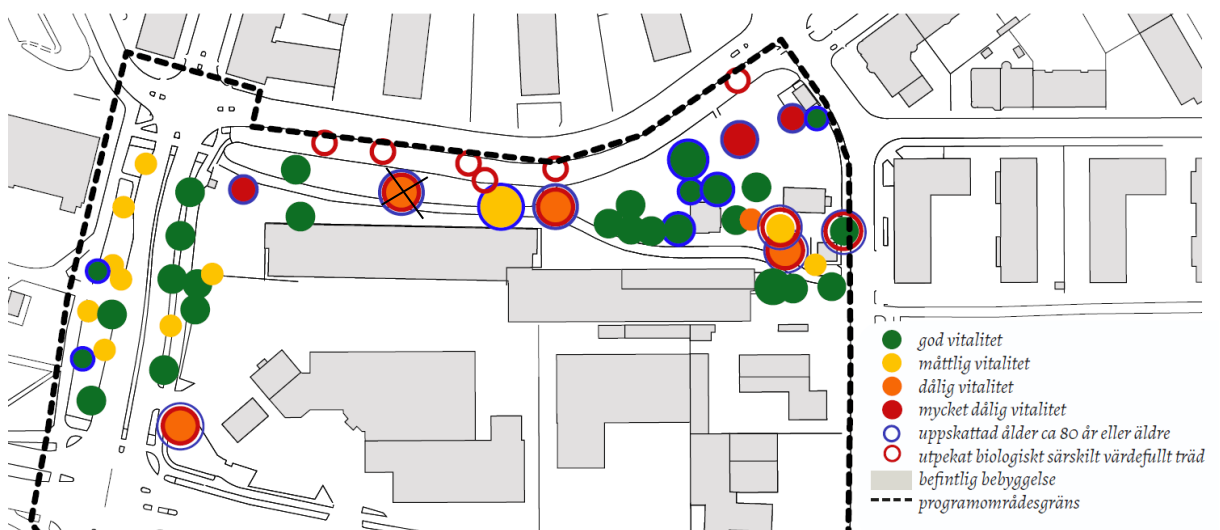
Inom planområdet är två biotopskyddade alléer identifierade.



Naturvärdesinventering samt klassificering inom planområdet. Rött område anger högst naturvärde, orange medel och gul lägst.

Trädinventering

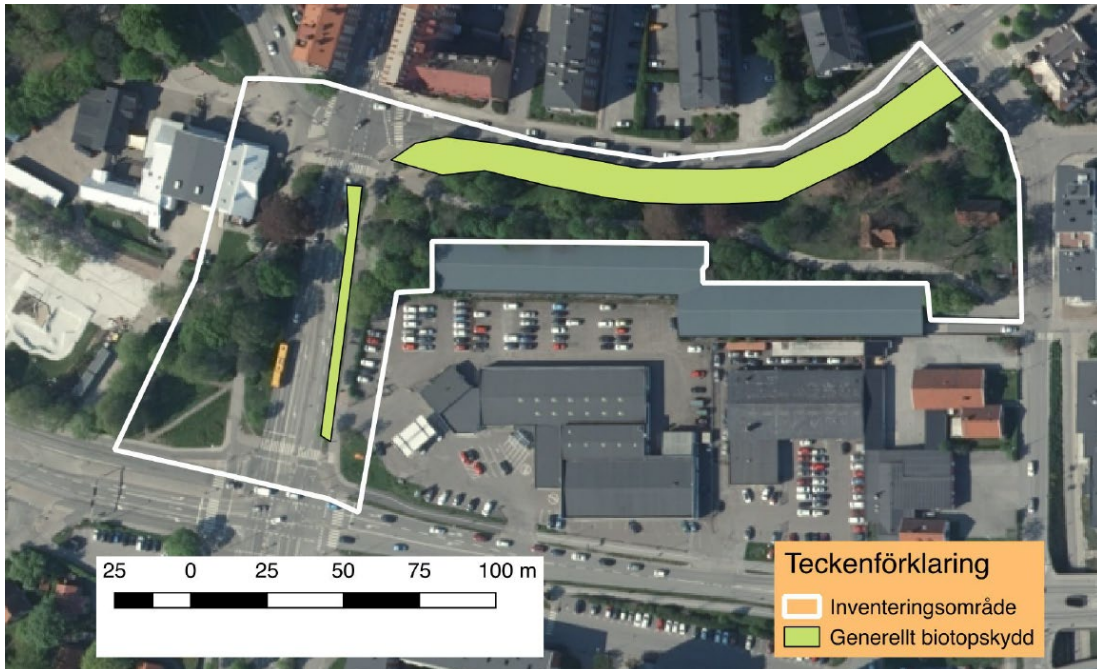
Totalt har 106 träd inventerats inom och i anknnytning till planområdet (Trädkonsult, 2017). Av dessa var bland annat 63 lindar, 11 tysklönnar och 9 askar. För att kunna uttala sig om trädbeståndets livskraft har alla träd bedömts utifrån deras vitalitet. 49% av träden återfinns i den högsta vitalitetsklassen. Detta beror främst på att många av träden längs med Södra Esplanaden har en försämrad vitalitet. Sedan inventeringen genomförts har ett stort träd tagits bort.



Inventering av träd, vitalitet och ålder. Träd markerat med kryss har sedan inventering genomförts fällts på grund av att det var i dålig kondition och utgjorde ett riskträd.

Biotopskydd

Två alléer som bedöms omfattas av generellt biotopskydd har avgränsats inom inventeringsområdet. Den norra allén är en hamlad dubbelallé med både gamla och yngre lindar. Den västra allén är en yngre lindallé utan fynd av naturvårdsarter.



Två alléer som bedöms omfattas av generellt biotopskydd.

Artskydd

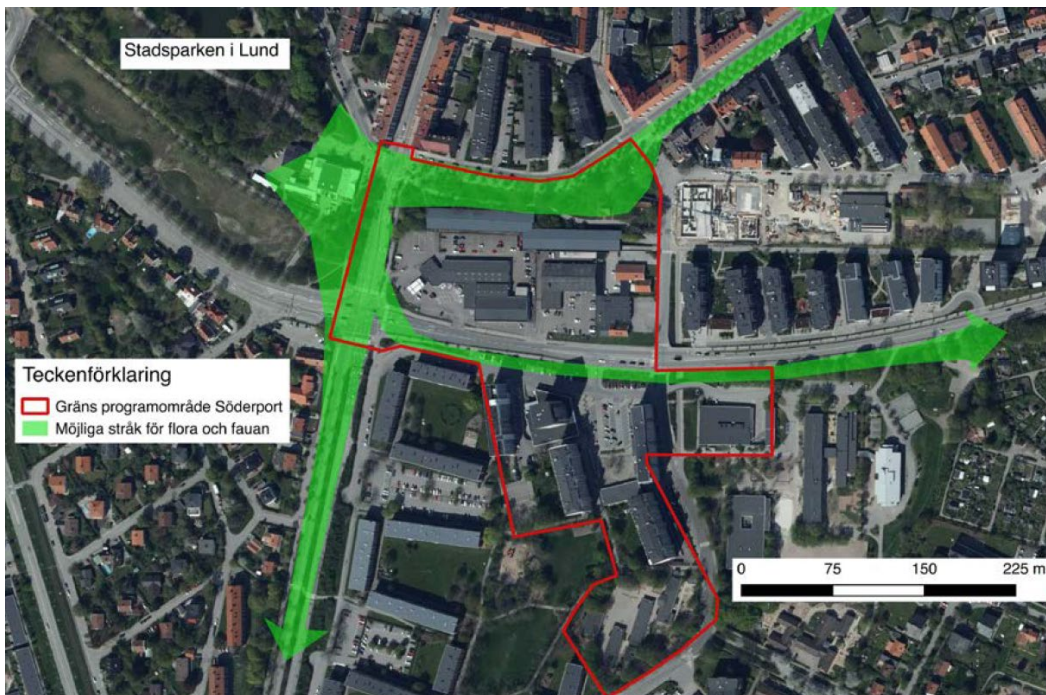
Inom planområdet finns det fridlyst skyddad getlav vilken noterades på en blodbok (Naturcentrum AB, 2017). De rödlistade arterna Elegant sköldlav (NT) och Grynig dagglav (NT) finns på flera träd. Getlaven är en art som tidigare betraktades som mycket sällsynt och skyddsvärd men som ökat i förekomst de senaste åren.

Natura 2000

Området gränsar i väster till Lunds Stadspark som är Natura 2000-området. I Natura 2000-området finns en värdefull lavflora och framför allt en värdefull fauna av skalbaggar och klokrypare knutna till ihåliga träd.

Hålträdklokryparen (n-art) finns inom Natura 2000-området stadsparken, och deras existens där är bland annat anledning till att Stadsparken är ett Natura 2000-område. Då hålträdklokryparen kan röra sig på längre avstånd finns det potential för arten att sprida sig till passerande hålträd i det omgivande landskapet och där ses Södra Esplanaden och parkstråket som en spridningskorridor. De största hoten för arten är avverkning av träd och då främst äldre hålträd med mulm inom och kring Natura 2000-området. I Bevarandeplan för Natura 2000-området stadsparken i Lund SE0430146,

fastställd 2017-12-21 av Länsstyrelsen i Skåne redovisas att en restaureringsåtgärd är att skapa livsmiljöer för nyetablering av hålträdklokrypare på lämpliga spridningsavstånd från stadsparken.



Möjlig spridningskorridor för flora och fauna (Naturcentrum AB, 2018).

Grönstruktur och offentliga rum

Grönområde, park, vegetation och natur

Kring stora delar av Lunds medeltida stadskärna finns ett parkstråk som markerar den gamla stadsvallen som skiljer den medeltida stadskärnan från den nya staden. I norra delområdet finns bland annat Esplanadens lindträdallé och rester av den gamla stationsparken. Denna grönska har både ett stort rekreativt, kulturellt värde och stort biologiskt naturvärde. Stora Södergatan kantas av alléplantering som sluter gaturummet och tydliggör entrén till den medeltida stadskärnan. Inom grönstråket går ett asfalterat gång- och cykelstråk som ansluter till Hardebergaspåret. Det finns även en välbesökt hundrastgård.



Befintligt parkstråk med gång- och cykelväg, gräsmatta, stora träd samt sly och buskage intill befintliga parkeringshus. Grönstråk med kulturhistoriska byggnader, uppväxta större träd samt en hundrastgård.

Grönprogram

I Lunds Grönprogram, 2020 är parkstråket utmarkerat som värdefull natur med högt naturvärde samt som en gröning.

Balanseringsutredning

En balanseringsbedömning har genomförts för den kommunala marken. Det konstateras att befintlig park påverkas av exploateringen och förslaget är att befintlig parkmark norr om nuvarande Hardebergaspåret ska bevaras och att värdefulla träd bland annat hängask i sydväst bör bevaras. Parkmarksytan i västra planområdet bör bevaras för att behålla en bra länk till stadsparken, samt för att definiera den gamla stadskärnan mot ny bebyggelse. Det anses värdefullt att skapa en sammanhängande park i samband med den nya exploateringen. Eventuell ny parkmark bör därför anläggas precis söder om befintlig cykelväg, vilket anses skapa en bra övergång från cykelbana till ny exploatering.

Med hänsyn till parkens strategiska placering i ett centralt läge innehållande kulturmiljöer så bör det inte anläggas en dagvattendamm eller infiltrationsyta på befintlig parkmark. Detta även för att skydda uppväxta trädets rötter.

Topografi och vegetation

Marken i området lutar från norr till söder med en höjdskillnad om ca 2,5 meter från norr till söder. Området har störst nivåskillnad om ca 1 meter i den sydöstra delen. Den norra delen av planområdet omfattar parkmark med många befintliga storväxta träd.

Nivåskillnaden behöver tas upp i bebyggelsen och den nya strukturen vilket kommer att studeras vidare under nästa skede.

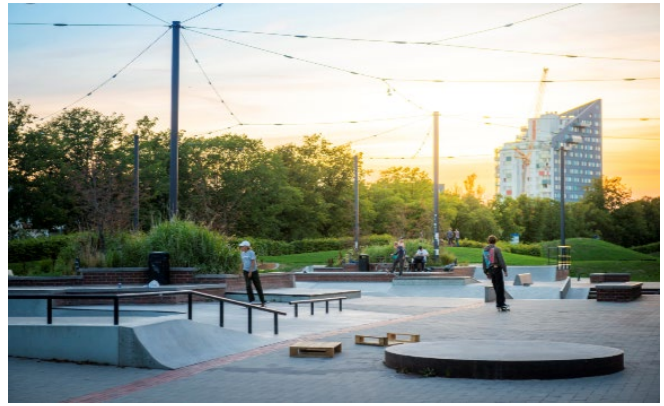
Friytor, lek och rekreation

Planområdets södra delar innefattar idag begränsade ytor för lek och rekreation då större delen utgörs av hårdgjord mark med verksamheter och drivmedelsstation. Den norra delen av planområdet som utgörs av ett parkstråk erbjuder en hundrastgård och allmänna rekreationsytor för bl.a. lek. Området gränsar i väster till stadsparken som erbjuder större lekplats och flera rekreationsmöjligheter och fritidsaktiviteter.

Service**Offentlig service och kulturverksamhet**

Järnåkraskolan och lilla Järnåkraskolan utgör ett större skol- och förskoleområde i närhet till planområdet. Idag bedrivs skolverksamhet inom Järnåkra och tre verksamheter inom Lilla Järnåkra samt sarskoleenhet och förskola med 2 avdelningar.

I anknytning till planområdet finns flera kultur- och ungdomsverksamheter så som Kulturmejeriet, Söderlyckans skatepark samt Stenkrossen. Hardebergspåret knyter planområdet till flera andra kultur- och fritidsanläggningar.



Planområdet angränsar till Kulturmejeriet samt Söderlyckans skatepark.

Kommersiell service

Söder om Södra vägen är Järnåkras stadsdelscenter; Karhögstorg placerat med bland annat verksamhetslokaler så som livsmedelsbutik, hårfrisör och pizzeria.

Området ligger även i direkt anslutning till Stora Södergatan som leder in till stadskärnan med Stortorget ca 700 m norr om.

Trafik och gator

Riksintresse för kommunikationer; framtida järnväg

Området berörs av riksintresseområdet för framtida järnväg enligt 3 kap 8 § miljöbalken, och avser framtida höghastighetsjärnväg. Det finns ett antal alternativa sträckningar som utreds vidare.

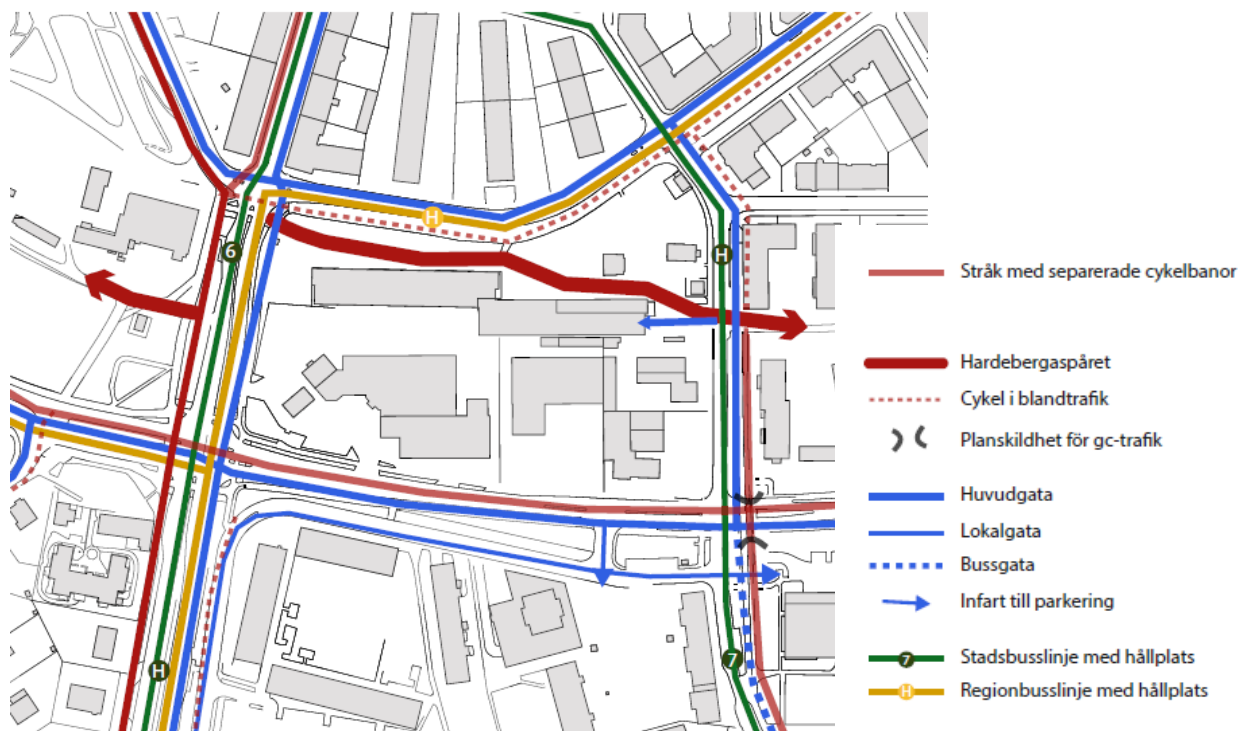


Område för riksintresse för kommunikationer berör stora delar av centrala Lund.

Gatunät, angöring och in-/utfarter

Planområdet angränsar i norr mot Södra Esplanaden, i väster mot Stora Södergatan, i söder mot Södra vägen och i öster mot Tullgatan. De tre förstnämnda gatorna ingår i stadens huvudgatunät.

Stora Södergatan och Södra vägen är trafikala, storskaliga med flera bilkörfält och breda asfaltsytor. Korsningarna runt planområdet är signalreglerade med prioritet för busstrafiken.



Bilden visar dagens trafikföring inom området.

Kollektivtrafik

Inom 1-1,5 km nås kollektivtrafiknoderna Lund C, Bankgatan samt den planerade stationen vid Klostergården.

Såväl stadsbuss som regionbuss trafikerar gatorna runt planområdet. På Stora Södergatan går linje 6 mellan St Lars och Linero samt två tunga regionbusslinjer till/från Malmö, linje 130 och 131. Regionbusslinjerna viker av österut på Södra Esplanaden och har en hållplats direkt norr om planområdet. Även stadsbusslinje 6 har en hållplats nära planområdet (hållplats Södertull) på Malmövägen, strax söder om korsningen Stora Södergatan/Södra vägen (hållplats Källbyskolan). På Tullgatan går stadsbusslinje 7, mellan Klostergården och Östra Torn, med en hållplats söder om korsningen med Södra Esplanaden.

Antalet påstigande på de båda närliggande hållplatserna Södertull och Källbyskolan uppgår till ca 200 respektive ca 60 resenärer per dag. Antal bussar som passerar Mejeriet uppgår under högtrafik till 38 turer per timme.

Gång-, cykeltrafik

Från området nås kollektivtrafiknoderna Lund C och Bankgatan inom 6 minuter med cykel. Större arbetsplatser som Sjukhuset, Ideon och LTH nås inom 10-15 minuter.

Genom och runt planområdet löper flera viktiga förbindelser i huvudcykelnätet. Utmed Stora Södergatan går en av stadens fem övergripande cykelleder, den mellan centrala Lund och Staffanstorp. De övergripande cykellederna utformas med särskilt god standard.

Hardebergaspåret är ett milslångt motions- och pendlingsstråk mellan Mejeriet och Södra Sandby som går på ett tidigare järnvägsspår. Stråket är friliggande och går diagonalt genom planområdet, från Tullgatan mot korsningen Stora Södergatan/Södra Esplanaden. Även i stadsparken väster om Stora Södergatan finns ett friliggande gång- och cykelstråk i östvästlig riktning. Utmed Södra vägen finns separata cykelbanor på ömse sidor, medan man på Södra Esplanaden cyklar i blandtrafik. På Stora Södergatan finns en dubbelriktad gång- och cykelbana på den västra sidan. De största cykelflödena finns på Stora Södergatan (ca 3000 cyklister/dygn) och på Hardebergaspåret (ca 2500). Utmed Stora Södergatan går promenadstråket Hälsans stig.



Till vänster: Befintligt förlängning av Hardebergaspåret i form av en infart till garage och en asfalterad gång- och cykelväg. Till höger: Separat gång- och cykelstråk öster om planområdet som leds ner i en cykeltunnel under Södra vägen mot Järnåkra.

Motortrafik

Området omges av gator med relativt mycket trafik och gatorna är breda. Biltrafikflödet (vardagsdygnstrafik) på Södra vägen uppgår till ca 14600 fordon/dygn enligt den senaste trafikmätningen. På Stora Södergatan uppgår flödet till 9400 och på Södra Esplanaden till 5600. Tullgatan trafikeras av 1700 fordon/dygn. Hastighetsbegränsningen är 30 km/h på Stora Södergatan, 40 km/h på övriga gator.

Trafiksimuleringar visar att kapaciteten i framförallt korsningen mellan Södra vägen och Malmövägen är kraftigt överdimensionerad.

Trafiksignalerna i korsningarna Stora Södergatan/Södra Esplanaden, Stora Södergatan/Södra vägen och Södra vägen/Tullgatan utgår främst från bilisterna och är anpassade utifrån gående och cyklisters perspektiv. Angöringsmöjligheter för bil och lastbil saknas på samtliga gator som omger planområdet. Planområdet ligger cirka 3 minuters bilväg från Trafikplats Råby på E22.



Befintlig korsningspunkt mellan Södra vägen, Malmövägen och Stora Södergatan(t.v) och utformning av Södra vägen (t.h).

Parkeringsnorm och parkering

Inom planområdet finns både parkeringshus, parkeringsgarage och flera markparkeringar. Parkeringshuset med 329 platser på fastigheterna Innerstaden 5:18 och 2:1 ägs av Lunds kommuns parkerings AB. 130 av dessa parkeringsplatser är knutna till kvarteret Margreterdal genom parkeringsköpsavtal.

Lunds kommuns parkeringsnorm, antagen 2018-12-13, styr hur parkering ska ordnas vid nybyggnation av till exempel bostäder, kontor och handel. Enligt plan- och bygglagen är det fastighetsägaren som ansvarar för att lösa parkering inom egen fastighet i "skälig omfattning".

Enligt Boverkets byggregler ska angöring för personer med nedsatt rörelseförmåga ordnas inom 25 meter från en tillgänglig och användbar entré till bostäder och verksamheter.

Planområdet är beläget i den del av kommunen som i parkeringsnormen benämns som "centrala zonen". Detta innebär en parkeringsnorm om 30 cykelparkeringar respektive 8 bilparkeringar per 1000 kvm BTA. 30 % reduktion av normen för parkering för bil kan fås om fastighetsägaren i bygglovsansökan förbinder sig att uppfylla "åtgärds paket bilpool" som bland annat innebär att ett medlemskap i bilpool. Ytterligare 10% reduktion kan fås om fastighetsägaren förbinder sig att genomföra fler mobilitetsåtgärder som kan förväntas minska efterfrågan på parkering.

Teknisk försörjning

Dagvatten

Lunds kommun har tillsammans med VA SYD tagit fram Dagvattenplan för Lunds kommun, antagen av kommunfullmäktige 2018-03-22.

Enligt Åtgärdsplan för dagvatten ligger planområdet i ett avrinningsområde för centrala staden (avrinningsområde 5) och som innebär att dagvatten leds direkt till Höje å via ledningar.

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dagvatten.

I stort sett allt dagvatten i Lunds kommun rinner till Höje å och Kävlingeån via dagvattenledningar, diken och små vattendrag. Vattendragen, som fungerar som dagvattenrecipienter, har i dagvattenplanen klassificerats efter hur stort flöde och vilka mängder av närsalter och föroreningar recipienterna kan tåla/ta emot beroende på deras speciella förutsättningar. Vattenmyndigheten har fattat beslut om statusklassificering och miljö kvalitetsnormer för alla vattenförekomster.

Planområdet ingår i huvudavrinningsområdet Höje å. Enligt dagvattenplanen är Höje å känslig för ökad vattenföring och närsalter samt mycket känslig för föroreningar. Enligt Vattenmyndighetens beslut om statusklassificering och miljö kvalitetsnormer för ytvatten har Höje å dålig ekologisk status med kravet att uppnå god ekologisk status 2027. Den kemiska ytvattenstatusen (exklusive kvicksilver) är bedömd som god.

Markens beskaffenhet

Översiktliga geotekniska utredningar har genomförts för Margretedal 2 och 4. Resultaten från de geotekniska undersökningarna indikerar att markförhållandena inom området inte förutsätter särskild grundläggningsteknik vid byggnation.

Avseende Margretedal 2 och 4 bedöms, ur geoteknisk synvinkel, att byggnation med källare kan utföras med konventionell hel förstyvad bottenplatta, med normala dimensioner. Källare utförs dränerad och/eller vattentät. Spont, tät eller betongsprutad glesspont, kommer att erfordras om schakterna förläggs nära och under belastat konstruktion eller anläggning. Detta gäller förmodligen mestadels mot tomtgränser. Grundläggning av ny bebyggelse inom planområdet kommer att studeras vidare inför byggnation.

Stabiliserade grundvattenytor har inmätts i rör ca 1,8-2,8 m under markytan. Då observationstiden varit kort och jordlagren är relativt täta kan både en högre och lägre belägen grundvattenyta tidvis förväntas förekomma inom området.

Vatten-, spillvattenledningar och övriga ledningar

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dricks-, spill och dagvatten.

I den norra delen av Margretedalkvarteret går större ledningar för spill- vatten- och dagvatten samt även fjärrvärme i öst-västlig riktning genom området. På omgivande gator ligger även spill- dag- och vattenledningar men även el, tele och fiber.

Hälsa och säkerhet

Buller

Vägfrafiken ger upphov till bullernivåer som inom området idag överskrider gällande riktvärden för bostäder. Ekvivalenta nivåer över 60 dBA förekommer längs Södra vägen och Stora Södergatan. Längs Södra Esplanaden och Tullgatan förekommer nivåer mellan 55-60 dBA ekvivalent ljudnivå.

Markradon

Planområdet klassificeras som ett normalriskområde, baserat på översiktlig radonkartläggning.

Förorenad mark

Inom planområdet finns flertalet kända markföroreningar från nuvarande och tidigare bensinstation och bilverkstäder. Miljötekniska övergripande undersökningar har genomförts för Margretedal 1,2 och 4 och del av Innerstaden 2:1.

Resultaten för undersökningarna visar att inom Margretedal 1 förekommer föroreningar av tungmetaller och organiska ämnen i jordlagren i halter som överskrider Naturvårdsverkets riktlinjer för känslig markanvändning (KM) samt att förhöjda halter av nickel har uppmätts i grundvattnet.

Inom Margretedal 2 förekommer föroreningar i form av enstaka tungmetaller inom fyllnings- och mulljordslagren i spannet KM(känslig markanvändning)-MKM(mindre känslig markanvändning). Mer förorenad jord om ca 2-3 meters djup, men troligen djupare, förekommer i anslutning till oljeavskiljare i nordost. Föroreningarna är i form av olja(kolväten) men också alifatiska kolväten som troligtvis kan härledas till biltvätt och annan rengöring. Sannolikt finns även en del förorening i jord under nordöstra delen av byggnaden och verkstaden som sammanfaller med oljeavskiljare, spolplatta m.m. Det förekommer även förhöjda halter av polycykliska aromatiska kolväten (PAH) i asfalt. Inga grundvattenåtgärder avseende föroreningar beräknas bli aktuellt. Eventuellt kan en mindre mängd vatten behöva omhändertas som förorenat i samband med sanering runt oljeavskiljaren och andra eventuella "hot spots".

För Margretedal 4 visar utredning på att PAH förekommer ställvis i det övre fyllningslagret, framförallt under asfalt men också olja i någon punkt i spannet mellan KM- MKM.

Fortsatt provtagning behövs för att avgränsa påträffade föroreningar. För att uppnå riktvärden för känslig markanvändning behöver sanering av mark ske

inom området innan byggnation av bostäder kan påbörjas. Vid grävarbeten inom förorenade områden ska tillsynsmyndigheten kontaktas i god tid före schaktning påbörjas.

Översvämning och skyfall

Lunds kommun har tillsammans med VA SYD tagit fram Översvämningsplan för Lunds kommun, antagen av kommunfullmäktige 2018-03-22.

Skyfallskartering visar att mycket vatten samlas i cykelunderfarten under Södra vägen mot Järnåkraskolan. Enligt karteringen finns risk för vattensamlingar på och omkring Karhögstorg och Järnåkraskolan.

Skyfallskarteringen visar risk för översvämning inom främst den nordöstra delen av planområdet som utgör befintlig park men det går också att utläsa instängda och översvämmade områden spritt i området. Maxdjupet på vattnet i parko är beräknat till cirka 3-5 dm, vilket innebär att det inte är möjligt att ta sig fram med motorfordon. Resterande områden inom exploateringsområdet har 1-3 dm vattendjup, vilket innebär rent praktiskt att det är svårt att ta sig fram.

Framtagen skyfallsutredning visar att en stor del av vattnet från utredningsområdet samt det vatten som ansamlas längs med Södra Vägen antas hamna i lågpunkten i korsningen Södra vägen/ Tullgatan, som är en gång- och cykeltunnel. I lågpunkten kan det bli ett vattendjup om cirka 5 dm.

Längs med Stora Södergatan i väster ansamlas också vatten som sedan antas rinna ned mot Södra vägen och lågpunkten vid Södra vägen/Tullgatan. Runt omkring planområdet identifieras större avrinningsområden med större rinnvägar. Dessa rinner parallellt med området, söderut och bedöms inte påverka utredningsområdet nämnvärt.

Räddning

Området ligger inom insatstid för räddningstjänsten.

Luftfartsverket/flygplats

För byggnader som är högre än 20 meter och ligger inom 60 km från flygplats ska en flyghinderanalys utföras.

Undersökning om planen kan medföra en betydande miljöpåverkan

Stadsbyggnadskontoret bedömer med vägledning av miljöbedömningsförordningen (2017:966) att planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap 5-8 §§ miljöbalken, MB. Det innebär att miljöeffekterna inte redovisas i en strategisk miljöbedömning enligt 6 kap MB utan integreras i planbeskrivningen. I bedömningen av planförslagets miljöpåverkan har följande omständigheter vägts in i bedömningen:

Genomförande av planförslaget innebär en påtaglig förändring av planområdet från verksamhetsområdet till stadskvarter. Planförslaget innebär en exploatering i ett centrumnära läge, nära kommunikationer och på

ianspråktagen mark vilket medför god hushållning av mark. Genomförande innebär också att förorenad mark tas om hand och förbättrad framkomlighet för fotgängare och cyklister.

Planområdet har ett stort kulturhistoriskt värde och angränsar till riksintresset för kulturmiljö. Tillkommande bebyggelse och närmiljön föreslås placeras och utformas så att den tar hänsyn till detta så att värdena och riksintresset inte påverkas negativt.

Planområdet angränsar till Natura 2000-område. Det kommer inte att ske några ingrepp i anslutning till Natura 2000-området och framtagna konsekvensutredning visar på att planförslaget inte har påverkan på Natura 2000-området. Planförslaget innebär reglering och skydd av den vegetation med högst värden som idag inte är skyddade.

Aktiviteten inom området och trafikbelastningen på gatunätet kommer att öka något till följd av en utbyggnad (ca 500 fordon/dygn). Buller från tillkommande bil-, busstrafik kan därmed också förväntas öka. Vidare förväntas fler människor gå, cykla och vistas varaktigt i området. Detta kan innebära bullerstörningar för befintlig och planerad bostadsbebyggelse.

Planförslag

Övergripande karaktär och disposition

Den övergripande stadsbyggnadsidéen för området är att skapa en kopplande struktur som bidrar till en mer sammanhängande stad i södra Lund. Stadsmiljön utgör tillsammans med bebyggelsen en ny årsring i staden mellan den äldre stadskärnan och Järnåkra.

Förtätningen med bostäder sker med blandad och varierad bebyggelse, tre slutna kvarter i varierad skala med privata gröna gårdar mot Södra vägen för att tydligare definiera och stärka gaturummet medan en luftigare bebyggelse föreslås i mötet med befintlig park och stadskärnan i form av fyra enskilda parkhus, som kontrast till stadskärnan. Bebyggelsen i parken, benämns framöver som parkhus, föreslås avvika från den gamla stadskärnan och traditionell kvartersstad vad gäller gestaltning, materialval och struktur. Skalan inom planområdet variera mellan tre- åtta våningar. Kvarteren bryts upp av nya nord-sydliga stråk, gränder, som kopplar samman kvarteret Margretedal med Järnåkra och stadskärnan. Söder om Södra Esplanaden bevaras och utvecklas befintligt parkstråk där parkhus föreslås placeras i grönska med stor hänsyn till värdefulla gamla träd. I denna del av planområdet föreslås parken vara det dominerande inslaget och upplevelsemässigt uppfattas gå hela vägen fram till fasadlinje för de föreslagna parkhusen. I den östra delen av parken bevaras befintlig bebyggelse som får en tydligare koppling mellan Hardebergaspåret som järnväg och Södra Station genom att parken föreslås utökas i denna del.



Förslag på bebyggelse i kvarteret Margretedal sett från korsningen Stora Södergatan/Södra Vägen.

Parkhusen är grupperade två och två mellan vilka privata gårdar föreslås. Mellan de grupperade parkhusen föreslås parken möta Hardebergaspåret.

Gestaltningmässigt grepp för den föreslagna bebyggelsen är att parkhusen föreslås utformas med en egen identitet och uttryck som tydligt skiljer sig i material och karaktär i förhållande till föreslagna kvarter söder om Hardebergaspåret. Parkhusen föreslås uppföras i huvudsak med träfasad och ges en lätt och mjuk karaktär och utformas med omsorg i förhållande till dess placering mellan parken och Hardebergaspåret. En offentlig bottenvåning föreslås uppföras i transparent och eller speglande material exempelvis glas dels för att signalera en annan funktion än bostäder men också för att övergången mellan park och byggnad inte ska bli lika markerad som i kvarteren söder om Hardebergaspåret. Kvarteren söder om Hardebergaspåret föreslås uppföras i tegel som är ett material som är genomgående för omgivningen oavsett typologi och epok.



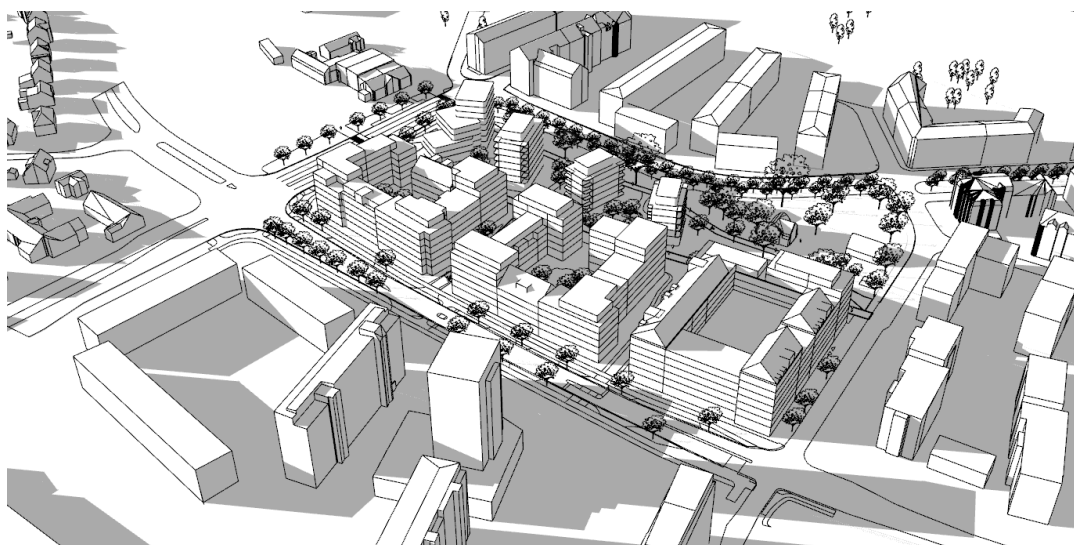
Bilden ovan visar förslag på parkhus(t.v) och kvarter(t.h) som möter Hardebergaspåret i dess nya sträckning.

Vid Stora Södergatan föreslås en ny nod med hållplatsläge för stads- och regionbussar. Vid denna nod knyts även Hardebergaspåret ihop med stadsparken genom en passage för gående och cyklister över Stora Södergatan

då Hardebergaspåret föreslås en ny sträckning centralt genom området. I mötet mellan Stora Södergatan/Södra Esplanaden /Gyllenkroks allé ligger också en av stadskärnans entréer som i äldre tider markerades med stadsvallen och Söderport men där utformningen i förslaget förhåller sig till de principer som återfinns vid stadskärnans tre andra entréer. I förslaget är bebyggelsen tillbakadragen för att synliggöra gavelmotiven på byggnaderna som avslutar stadskärnan, parkstråket hänger samman med stadsvallen och det historiskt gröna bältet som omger stadskärnan och platsens historik som tullplats plockas upp genom markbeläggning och platsbildning som föreslås skapas på östra sidan av Stora Södergatan.



Illustration över planförslaget



Volymskiss över föreslagen bebyggelse sett från sydost.

Planförslaget omfattar:

- Kvartersmark för bostäder, handel, centrumverksamhet och parkering
- Allmän platsmark för park, gata och gång- och cykeltrafik
- Bevarande av kulturhistorisk miljö
- Bestämmelser gällande utformning och placering

Markanvändning, bebyggelse och stadsbild

Bostadsbebyggelse

Den huvudsakliga markanvändningen för den nyttillkommande bebyggelsen i området är bostadsändamål men med skillnader i hur bottenvåningen ska användas vad gäller lokaler. För att understödja utvecklingen av stadsliv möjliggörs även handel- och centrumverksamhet i bottenvåning i de delar som gränsar till större och betydande allmänna platser och stråk så som Hardebergaspåret och ny föreslagen plats vid Södertull, hållplatsläget vid Stora Södergatan samt mot Södra vägen vid Karhögstorg.

I det sydöstra kvarteret föreslås också en parkeringsanläggning ihop med bostäderna vilket påverkar de två nedre våningarna i detta kvarter. För att minimera inverkan av parkeringsanläggningen föreslås den norra respektive den södra delen av kvarteret kläs med lokaler, bostäder och eller bostadskomplement som exempelvis cykelparkering.

Bebyggelsen föreslås till ca 51900 kvm bruttoarea BTA och utgörs av ca 470 lägenheter.

Bebyggelsen regleras med följande planbestämmelser i detaljplan:

Markanvändning

BH1 – Bostäder, handel(även restaurang och café) i bottenvåning. Lokal/lokaler för handel ska finnas i bottenvåning längs fasad mot Stora Södergatan och Hardebergaspåret, i övrigt medges endast bostadskomplement i bottenvåning.

Dessa är de mest centrala lägena i området, i mötet mellan Hardebergaspåret, noden för kollektivtrafik, en av entréerna till stadsparken och entrén till stadskärnan. Här är de största flödena av både fotgängare och cyklister men också bussar och bilar. Ur stadsbyggnadssynpunkt är det därför extra viktigt att bottenvåningen i byggnad vid Södertull och det nordvästra hörnet i det sydvästra kvarteret som möter Hardebergaspåret får ett innehåll som har utåtriktat innehåll som berikar och stärker stadslivet och understödjer den plats som föreslås skapas på östra sidan av Stora Södergatan.

BC1 – Bostäder och centrumverksamhet. Lokal för centrumverksamhet ska finnas i bottenvåning mot Hardebergaspåret, i övrigt medges endast bostadskomplement i bottenvåning. Denna planbestämmelse omfattar tre av parkhusen och syftar till

att reglera så att bottenvåningarna föreslås få mer utåtriktat innehåll mot Hardebergaspåret som är det allmänna gång- och cykelstråket genom området. Det är viktigt att närmiljön inte privatiseras därför tillåts endast bostadskomplement i bottenvåningarna. Parkhusen är grupperade två och två mellan vilka en mer privat gård föreslås. Genom att gruppera parkhusen och snedställa byggrätterna öppnar den privata zonen upp sig mot Hardebergaspåret och stänger till sig mot parken i ett försök att skapa en tydlighet i vad som är allmänt och vad som är halvprivat.

Bebyggelsen föreslås få en bottenvåning som ska upplevas som luftig och transparent och var publik, ge något tillbaka till staden i dess placering mellan parkstråk och Hardebergaspåret. Mot parken föreslås det inte heller vara tillåtet att uppföra mur eller plank för att öka tydligheten i uttrycket av att parkhusen ska ses som enskilda byggnader (planbestämmelse f1). Det ges även bättre möjligheter till ett mjukare möte mellan den privata gården och den allmänna parken och stör inte det visuella sambandet i nord- sydlig riktning mellan stadskärnan och parken, det vill säga det historiskt gröna bältet som omger stadskärnan.

BC2 - Bostäder. Centrum, lokal och eller bostadskomplement ska finnas i bottenvåning

Denna planbestämmelse reglerar hörnlägena i de större kvarteren ut mot Hardebergaspåret och syftar till att stärka det allmänna stråket. Detta för att skapa mer aktiva bottenvåningar längs med huvudstråket och där fokus på framkomlighet och skalan är för fotgängare och cyklister. Dessa lokaler kan utgöra gemensamhetslokaler för de boende och eller ha ett mer publikt innehåll.

BC3 - Bostäder. Centrum, lokal får finnas i bottenvåning

Genom denna planbestämmelse ges möjlighet att uppföra lokaler i bottenvåningarna i kvarteren mellan Hardebergaspåret och Södra vägen men är inte ett krav.

BPC2 – Bostäder. Parkering endast i de två nedre våningsplanen, dock ej ut mot Södra vägen. Centrum, lokal ska finnas i bottenvåning

BPC4- Bostäder. Parkering i de två nedre våningsplanen. Centrum, lokal och eller bostadskomplement ska finnas i bottenvåning ut mot Södra Vägen och Hardebergaspåret

BPC3 - Bostäder. Parkering i de två nedre våningsplanen. Centrum, lokal får finnas i bottenvåning

Planbestämmelsen BPC2 och BPC4 omfattar sydöstra hörnet och södra delen av föreslaget kvarter norr om Karhögstorg med syfte till att stärka och stödja Karhögstorg och läget ut mot Södra vägen genom att föreslå en mer aktiv bottenvåning. Parkeringsanläggningen föreslås inte sträcka sig fram till Södra vägen för att minimera intrycket av parkeringsanläggningen. Utöver detta ges möjlighet till lokaler i bottenvåning i resterande delar, BPC3.

BPH1- Bostäder, handel(även restaurang och café) i bottenvåning. Lokal för handel ska finnas i bottenvåning mot Södra Vägen och hörnet Hardebergaspåret/Gata2. Parkering i de två nedre våningsplanen.

Planbestämmelsen omfattar det nordvästra och sydvästra hörnet i det sydöstra kvarteret och syftar till att reglera så att bottenvåningarna föreslås få mer utåtriktat innehåll mot Hardebergaspåret och mot Södra vägen. Dessa lokallägen ligger i förlängningen av Karhögstorg och den gränd som föreslås mellan Hardebergaspåret och Södra Vägen.

Placering, utformning och utförande

Port- Minst en portik (med en fri höjd om minst 3 m) eller öppning mellan byggnader ska anordnas in till gård

Planbestämmelsen möjliggör rörelser mellan gård och de omgivande allmänna rummen utan att behöva passera en bostadsentré. Uppförandet av en portik regleras för att skyfallsvatten inte ska bli stående på innergårdarna.

entreer0 – minst antal bostadsentréer mot gata

Antal entréer regleras i syfte att skapa en intimare skala i gränderna än de omgivande vägarna. Planbestämmelsen syftar även till att möjliggöra mer aktiva bottenvåningar utan att det behöver vara lokaler och att förgårdsmarken kan användas för uteplatser. Detta är extra viktigt i den östra gränden där ena sidan av gränden gränsar till parkeringsanläggning som upptar de två nedre våningsplanen.

f2- entréer ska vara genomgående mellan gata och gård

Genomgående entréer regleras för att bryta ner allt för långa sammanhängande fasader ut mot de allmänna rummen och att ge möjligheter till ökat stadsliv men också för att klara tillgänglighet via innergård.

Prickmark- Marken får inte förses med byggnad. Ej parkering med undantag för att kunna anordna parkering för rörelsehindrade och cykelparkering. Balkonger, burspråk och skärmtak får skjuta ut ovan mark.

Syftet med att reglera bort parkering på förgårdsmarken är att styra parkeringen till den föreslagna p-anläggningen och att inte bidra till ökad trafik i gränderna. Förgårdsmarken förslås uppgå som minst till 1,5 m för att kunna möjliggöra för exempel längsgående cykelparkering och eller plantering.

Korsmark- Marken får bebyggas med komplementbyggnad. Ej parkering med undantag för att kunna ordna parkering för rörelsehindrade och cykelparkering. Byggnad får uppföras om högst 3 m byggnadshöjd. Mot gård får balkonger, burspråk och loftgångar förekomma.

Gårdarna i kvarteren föreslås kunna bebyggas med komplementbyggnader, skärmtak och pergola som exempelvis cykelskjul eller andra behov som uppstår för de boende.

b1 Marken ska utföras med planterbart bjälklag

Taket på p-anläggningen ska vara planterbart så att bostadsgård med grön miljö kan uppföras för de bostäder som ligger ovanpå och intill. På det planterbara

bjälklaget får det även uppföras komplementbyggnad, skärmtak och eller pergola.

b2 Marken får ej underbyggas

Planbestämmelsen syftar till att ge möjlighet till att skapa gröna gårdar under två av kvarteren och också styra parkeringen till föreslagen gemensam parkeringsanläggning i ett av kvarteren.

Höjd på bebyggelsen

För reglering av höjd på bebyggelse har följande planbestämmelser använts:

Högsta antal våningar, byggnadshöjd och totalhöjd.

Högst antal våningar regleras för att fånga upp hur intrycket av bebyggelsen kommer att uppfattas. För att begränsa höjden för varje våning kompletteras planbestämmelsen om högst antal våningar antingen med en planbestämmelse om högsta byggnadshöjd eller högsta totalhöjd. För parkhusen som ligger i en känsligare miljö föreslås totalhöjd för att kontrollera föreslagen bebyggelse sluthöjd. Även i gränden förslås totalhöjd i syfte att hålla ner skalan på den föreslagna bebyggelsen för att stärka grändernas karaktär som småskaliga.

v1 – vind får inredas utöver högsta antal våningar

Planbestämmelsen omfattar kvarteren i syfte att möjliggöra lägenheter under sadeltak.

v2 – Utöver angivet antal våningar får takvåning uppföras indragen minst 2 meter mot allmän plats jämfört med underliggande våningsplan. Totalhöjd för takvåning får uppgå till högst 4 meter.

Regleringen ska bidra till ett varierat taklandskap och hålla nere bebyggelsens höjd genom möjlighet till en indragen övre våning mot Södra vägen och Stora Södergatan.

v3 - Utöver angivet antal våningar medges takvåning till max 50 % av underliggande våningsplan. Totalhöjd för takvåning får uppgå till högst 4 meter

Syftar till att skapa en smalare övre våning för parkhusen vilket också kontrasterar mot stadskärna och de föreslagna mer traditionella kvarteren söder om Hardebergaspåret.

Skydd och hänsyn till/utveckling av kulturmiljö

Byggnaderna som redovisas som kulturhistoriskt intressanta avses skyddas mot rivning. De har därför åsatts skydds- och varsamhetsbestämmelser och rivningsförbud i enlighet med 8 kap 13 § PBL. Möjlighet ges även till mindre utbyggnader om en våning för att kunna förbättra användningsområdena och göra tillgänglighetsanpassningar utan att dess kulturhistoriska värden ska gå förlorade. För stationsbyggnad har denna utbyggnad placerats mot norr och för bostadshuset mot öster.

Före detta stationsbyggnad:

Byggnaden är väl bevarad och speglar väl en äldre stationsmiljö. De större ändringar som utförts exteriört är att den södra, öppna verandan byggts in och att taket lagts med enkupigt tegel istället för det ursprungliga papptaget på trekantslist. Utpekade kulturhistoriska värden för stationsbyggnaden utgörs av byggnadens uttryck och form, fasadmateriel rött tegel och namnfältet Södra station, både stickbågiga fönster med små spröjsad överdel och rundbågade utan spröjsning men även delar av interiören speglar byggnadens tidigare funktion i form av planlösning, bevarade äldre snickerier, ett inmurat kassaskåp med två fack i.

Fd Lund södra järnvägsstation omfattas av rivningsförbud samt följande skydds(q)- och varsamhetsbestämmelser(k):

- r byggnad får inte rivas
- q1 fasad av röd maskinslagen tegel samt namnfält bevaras.
- q2 ursprungliga fönster ska bevaras.
- q3 takfallens obrutna ytor bevaras, takkupor eller takfallsfönster medges inte.
- k1 sockel ska utföras i puts
- k2 dörrar ska utföras i täckmålat trä
- k3 Takmaterial ska utföras som sadeltak belagt med enkupigt rött lertegel eller svart papp på trekantslist med dekorativa bjälkändar i trä.
- k4 Skorsten ska utföras i rött tegel.
- k5 Ursprunglig planlösning samt fast inredning i form av foder, socklar, dörrblad, takrosetter ska beaktas vid ändring.

Före detta bostadshus:

Detta är den äldsta byggnaden i miljön och är det f d bostadshus som troligen uppfördes under 1800-talets första hälft, kanske redan på 1820-talet och senare övertogs av järnvägsbolaget Lund-Revinge järnväg 1904. Utpekade kulturhistoriska värden för bostadshuset utgörs av byggnadens uttryck och form och fasadmateriel rött tegel.

För detta bostadshus omfattas av rivningsförbud samt följande skydds(q)- och varsamhetsbestämmelser(k):

- r byggnad får inte rivas
- q3 takfallens obrutna ytor ska bevaras, takkupor eller takfallsfönster medges inte
- q5 tegelfasad i rött tegel med munkförband och takfotsgesims ska bevaras. Undantag för östra gaveln där vissa ändringar kan medge.
- k2 dörrar ska utföras i täckmålat trä.
- k5 Äldre eller ursprunglig planlösning samt fast inredning i form av foder, socklar dörrblad ska beaktas vid ändring.

- k6 fönster ska utföras i täckmålat trä sidhängda med fasta glasskiljande spröjs.
- k7 Tak ska utföras som sadeltak belagt med rött enkupigt lertegel, skorstenar i tegel med pipor i saltglaserad keramik.

Transformatorstation:

Transformatorstationen vid Tullgatan är en byggnad av standardtyp av kommunaltekniskt verk som uppförts i tätorten på 1940-talet där fasadmaterialet rött tegel och dess rektangulära form utgör en del av standarden.

Transformatorbyggnad omfattas av skyddsbestämmelse(q):

- q1 röda tegelfasader ska bevaras

För att säkerställa de kulturhistoriska värdena ska eventuell ombyggnad föregås av en antikvarisk förprojektering.

Den del där det är störst chans för fornlämningar är mellan Södra Esplanaden och parkeringshusen samt vid Södertull mellan parkeringshuset och Malmövägen. För exploatering inom detta område kommer krav på arkeologiska insatser att ställas.

Grönstruktur och offentliga rum

Grönområde, park, vegetation och natur

Inom planområdet föreslås befintlig park utvecklas och utökas. Genom parken går idag Hardebergaspåret som är för gång- och cykeltrafik och som föreslås få en ny sträckning centralt genom området. I parkstråket föreslås enklare gångvägar.

De bevarande värda träden säkerställs genom reglering i detaljplanen och att området där träden finns planläggs som parkmark. Parken föreslås även utökas i förhållande till nuvarande utbredning. Utökning av parken föreslås i den östra delen på ytor som idag upptas av parkering men utökning av parken föreslås också mellan föreslagna parkhus. Parken ansluter därför till Hardebergaspårets nya sträckning på två ställen. En utökning av parken ger också utrymme för att plantera ytterligare träd. Även allén längs Södra Esplanaden planläggs som parkmark i förslaget och bibehålls som det gröna gångstråk för rekreation som det är idag. Befintlig hundrastgård i den nordvästra delen av parken bibehålls och föreslås rustas upp.

Entrén till parkstråket föreslås breddas åt öster genom att befintligt gatukök tas bort vilket bidrar till att synliggöra och förtydliga den historiska kontext som tidigare funnits mellan stationsbyggnad och banbyrå med banmästarbostad och järnväg(Hardebergaspåret). Den befintliga bebyggelsen som föreslås sparas i

östra delen av parken föreslås ges ett mer publikt innehåll, centrum- och kulturverksamhet, som också kan integreras i parken.

Föreslagen park upptar en yta om ca 8000 kvm vilket är en utökning av parken om ca 2000 kvm.

Placering av föreslagna parkhus har anpassats till träden utifrån trädens storlek och trädkronornas utbredning. Föreslagen byggnad intill Stora Södergatan inverkar på två befintliga träd som behöver tas bort. Ett av träden har bedömts ha mycket dåligt vitalitet och en uppskattad ålder om ca 80 år eller äldre och det andra trädet ett träd med god vitalitet. Befintliga träd inom kvartersmark intill befintlig bebyggelse föreslås skyddas genom planbestämmelse n1 om att träd ska finnas och endast får fällas om det är sjukt eller utgör en säkerhetsrisk utifrån dess biologiska värden och spridningskorridor för Natura 2000-området.

Alléträd längs med Stora Södergatan bedöms inte kunna vara kvar på grund av föreslagen bebyggelse och ny trafiklösning för Stora Södergatan. Vid allén längs Södra Esplanaden föreslås inte några förändringar.

Torg och platser

I anslutning till Stora Södergatan föreslås en mindre platsbildning som utgör en ny entréplats till stadskärnan. Genom att bebyggelsen föreslås vara tillbakadragen i förhållande till Stora Södergatan synliggörs gavlarna på byggnader som avslutar stadskärnan och det gröna bältet med stadsvall som omger stadskärnan. Platsen kopplar även ihop förslag på ny sträckning av Hardebergaspåret och ny nod för kollektivtrafik vid Stora Södergatan. För att understödja platsen och kollektivtrafiken föreslås den nya bebyggelsens bottenvåningar innehålla lokaler för publika verksamheter.



Bebyggelsen föreslås vara tillbakadragen i förhållande Stora Södergatan och en ny platsbildning föreslås intill ihop med nod för kollektivtrafik och passage för Hardebergaspåret.

Friytor, lek och rekreation

Inom respektive kvarter skapas gröna innergårdar för lek och rekreation. I det sydöstra kvarteret kommer gården att ligga två våningar upp på grund av föreslagen parkeringsanläggning inom kvarteret. Taket på parkeringsanläggningen föreslås därför utföras med planterbart bjälklag. På gårdarna finns det möjlighet att uppföra lekplatser eller ytor för rekreation. För de fristående parkhusen föreslås mindre gemensamma gårdar mellan parkhusen. Friytan för de boende i parkhusen är mindre på grund av dess läge in till parken. Mellan parkhusen kan det om behov uppstår behöva anordnas parkering för personer med nedsatt rörelseförmåga på bekostnad av friyta för dem som bor där.

Trafik och gator

Gatu- gång och cykelnät, angöring och in-/utfarter

Inom planområdet föreslås nya gång-, cykel- och bilförbindelser. På de gator som omger planområdet föreslås också förändringar. Hardebergaspåret, ett motions- och pendlingsstråk för gående och cyklister, föreslås få en mer central sträckning genom området och kopplar till befintligt spår i öster och i väster. Passagerna över Stora Södergatan och Tullgatan föreslås höjas upp och förses med avvikande material.

I korsningen med Södra vägen föreslås en cirkulationsplats. Vidare innehåller förslaget separata gång- och cykelbanor på gatans båda sidor samt angöringsficka vid Stora Södergatan norr om cirkulationsplatsen.

Utmed Södra vägen bryts området upp i tre kvarter och två interna gränder som föreslås ansluta till huvudgatunätet. Vid den västra gränden möjliggörs en koppling söderut till Järnåkravägen, vilket ger möjlighet till stadsutveckling runt Karhögstorg. Södra vägen föreslås omvandlas till stadsgata med trädplantering och långsgående angöring/parkering samt möjligheter för fotgängare och cyklister att korsa gatan vid de båda gränderna.



Bilden ovan visar på trafikmiljön i de förslagna gränderna där biltrafiken är underordnad gång- och cykeltrafik och där trafiken sker på fotgängares villkor.

På Tullgatan föreslås trädplantering på den västra sidan samt en angöringsficka. Strax söder om Hardebergaspårets passage ligger in/utfart till den samlade parkeringsanläggningen. Södra Esplanaden behåller sin nuvarande utformning, förutom att hållplats för regionbuss tas bort. Vid behov kan angöringsplats anordnas strax öster om korsningen med Stora Södergatan. Inom planområdet skapas förbindelser för oskyddade trafikanter och för motortrafik. Gränderna tillsammans med bilstråket söder om Hardebergaspåret ger tillgänglighet för räddningstjänst, renhållningsfordon samt biltrafik. Platser för angöring för renhållnings- och leveransfordon samt parkering för rörelsehindrade anordnas. Utformningen görs på de oskyddade trafikanternas villkor och uppmuntrar till vistelse.

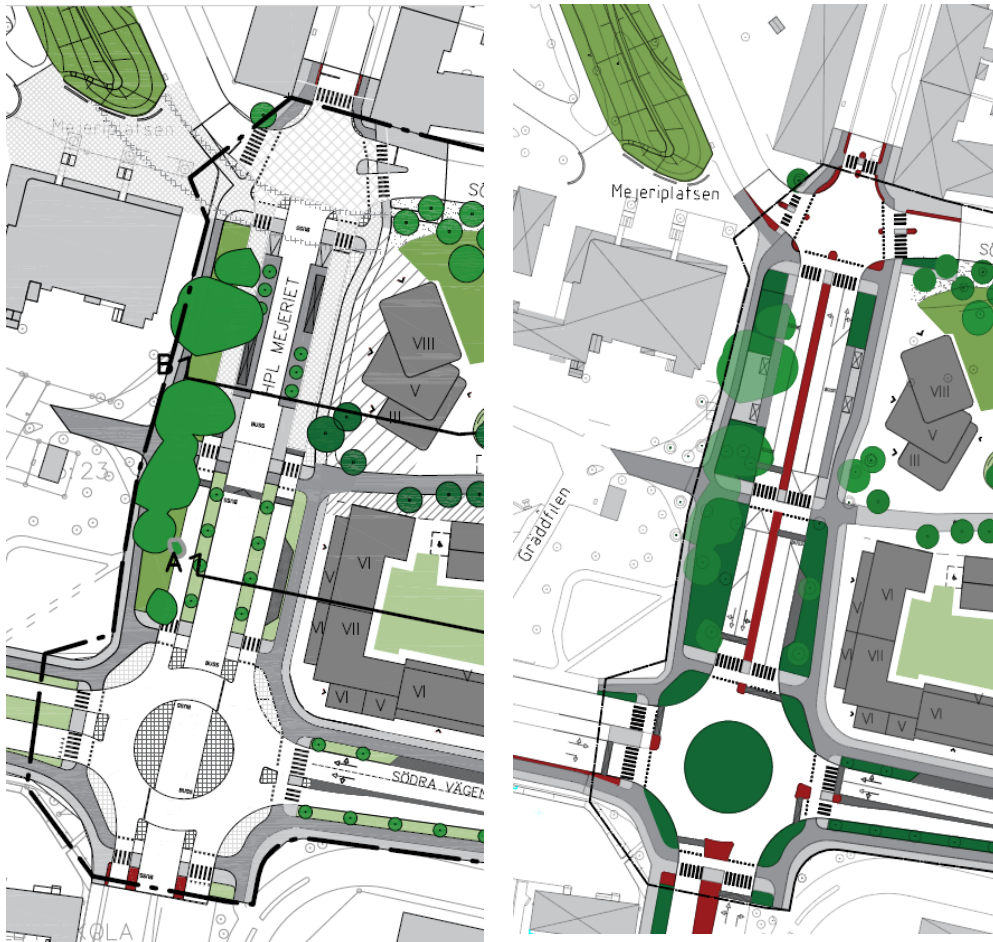


Bilden ovan visar förslag på ny trafikföring inom området.

Kollektivtrafik

På Stora Södergatan föreslås en samlad hållplats för stads- och regionbuss. Hållplatsen föreslås ersätta hållplats Södertull på Södra Esplanaden samt hållplats Källbyskolan på Malmövägen. Separata busskörfält förläggs i mitten och körbanor för bil och lastbil i ytterkanten. I korsningen med Södra vägen anläggs en cirkulationsplats, med genomgående busskörfält mot Malmövägen. Alternativt utformas Stora Södergatan med sidoförlagda busskörfält, bussarna blandas då med biltrafiken i cirkulationsplatsen. I illustrationen tillhörande plankartan redovisas lösning med mittförlagt hållplatsläge, ett förslag som förordas av kommunen.

Förslaget innebär att kollektivtrafikens attraktivitet ökar. Ett nytt hållplatsläge där alla busslinjer samlas innebär ökad tydlighet, bättre bytesmöjligheter och goda förutsättningar att utforma en tilltalande knutpunkt som omges av service och stadsliv.



För Stora Södergatan har två lösningar för kollektivtrafik studerats, bild till vänster visar mittförlagd kollektivtrafikkörfält med hållplatslägen och bild till höger visar sidoförlagda hållplatslägen med kollektivtrafik i blandtrafik.

Genomförd trafiksimulering visar på positiva effekter för busstrafiken. Fördröjningarna minskar i alla studerade relationer och restiden för busstrafiken stabiliseras i stråket Malmövägen-Stora Södergatan. Robustheten i kollektivtrafiksystemet ökar, något som bidrar till ökad attraktivitet.

Gång-, cykel- och motortrafik

Föreslagna utbyggnader av gång- och cykelnätet ökar tillgängligheten, trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter såväl inom som genom och förbi planområdet. Inom området rör sig få bilar med låg hastighet. Hardebergaspåret blir komplett i sin sträckning och korsningarna med gatorna framkomliga och säkra. Föreslagen utformning gynnar både de som färdas utmed stråket och de som vistas runt stråket i den inre delen av planområdet.

Föreslagen utformning med mittförlagda busskörfält på Stora Södergatan och genom cirkulationen samt med anslutande gatukopplingar på Södra vägen har viss påverkan på biltrafikens framkomlighet. Genomförd trafiksimulering visar att framkomligheten för biltrafiken ökar under alla dygnets timmar förutom under eftermiddagens maxtimme. I dagsläget är kapaciteten i framförallt

korsningen mellan Södra vägen och Malmövägen kraftigt överdimensionerad. Enligt trafiksimuleringen bedöms framkomligheten för biltrafik vara acceptabel.

Planförslaget ger ett sammanlagt tillskott om ca 500 fordon/dygn. På de kringliggande gatorna bedöms trafiken öka med ca 5- 15% till år 2040.

Parkeringsnorm och parkering

Planförslaget omfattar en samlad parkeringsanläggning för bilburna boende och besökare i det sydöstra kvarteret. In- och utfart sker från Tullgatan, strax söder om Hardebergaspårets passage. Anläggningen omfattar två våningar ovan mark och två källarvåningar. Den nya parkeringsanläggningen bedöms rymma ca 370 parkeringsplatser vilket motsvarar storleken på nuvarande parkeringsanläggning som ligger mot parkstråket idag.

Angöring och parkering för rörelsehindrade föreslås dels inom området, dels på Södra vägen. Därutöver finns enstaka platser på Tullgatan och Stora Södergatan. Angöring för personer med nedsatt rörelseförmåga kan ordnas inom 25 meter från tillgänglig och användbar entré till bostäder och verksamheter.

Antalet parkeringsplatser inom planområdet bedöms kunna uppgå till cirka 376 platser. Enligt normen krävs cirka 243 platser (räknat med 30 % reduktion) för den nya bebyggelsen. Utöver platserna för boende och besökande ska parkeringsanläggningen rymma 130 platser. Dessa platser är genom parkeringsköpsavtal knutna till kvarteret Margretedal. Bilfritt boende kan komma att bli aktuellt i delar av området.

Majoriteten av cykelparkeringarna föreslås i lättgängliga lokaler i markplan, men även i cykelställ på innergårdarna samt i cykelställ på förgårdsmark. Enligt p-norm krävs ca 1250 platser, vilket också är det antal cykelparkeringar som finns i förslaget.

Teknisk försörjning

Geoteknik, grundläggning

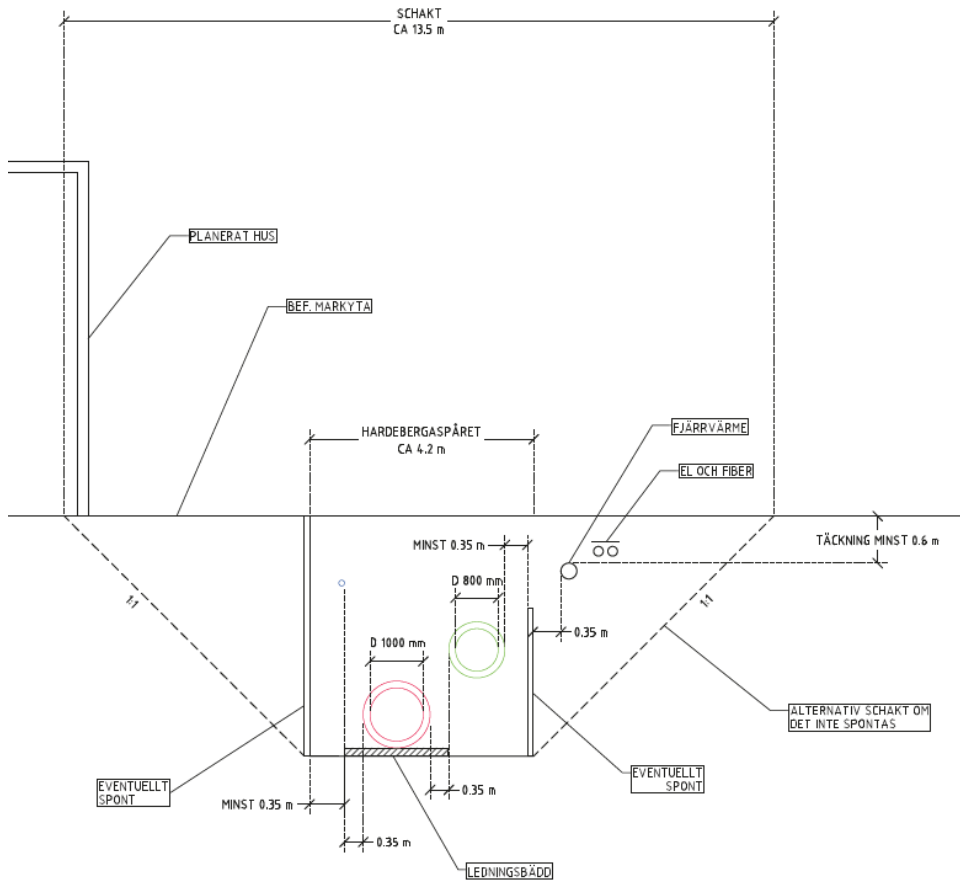
Utifrån framtagna geotekniska undersökningar framgår det att marken i området inte föranleder någon särskild grundläggning inom området.

Ledningar

Ledningar föreslås i huvudsak placeras under Hardebergaspåret och gränderna. Befintliga dricksvatten-, spill- och dagvattenledningar föreslås flyttas till ny sträckning av Hardebergaspåret genom området samt i gränderna. Både spill- och dagvattenledningarna i Hardebergaspåret kommer att dimensioneras upp till närmaste standarddimension. För att minimera utrymmeskravet för ledningarna under Hardebergaspåret föreslås spont.

Fjärrvärme-, elledningar och fiber med flera ledningar föreslås flyttas till samma schakt. Söder om nya Hardebergaspåret föreslås u-område som innebär att marken ska vara tillgänglig för underjordiska allmänna ledningar för att

möjliggöra utrymme för de ledningar som inte ryms inom det spontade området under Hardebergaspåret.



Principbild av sektion ledningar Hardebergaspåret.

Eventuell påverkan på befintliga ledningar i Stora Södergatan och Tullgatan löser genom flytt eller sänkning.

På grund av föreslagen byggnation behövs en utökad kapacitet för nätstation. Istället för att lägga ut en ny transformatorstation föreslås istället möjlighet att bygga ut eller utveckla befintlig transformatorstation i den nordöstra delen av parken.

Dagvatten, översvämning och skyfall

En dagvattenutredning har tagits fram för föreslagen byggnation.

Flödesberäkningarna som gjorts för bebyggelseförslaget har en klimatfaktor på 1,3 använts för att ta höjd för framtida klimatförändringar med ökad nederbörd som följd.

Efter exploatering förväntas föroreningsbelastningen och dagvattenflödet att minska då området går från industriområde till flerbostadshusområde. Ingen rening behövs därför av dagvattnet utan föreslås ledas direkt in mot Hardebergaspåret med hjälp av brunnar som kopplas till ledningsnätet. I mån

om plats går det dock att anlägga grönytor längst med kvartersmark och på innegårdar för att öka estetiken samt ta hand om dagvattnet ytterligare. Ansvarsfrågan för vem som ansvarar för anläggningarna beror på vem som äger marken där dessa placeras.

Bedömning görs att planområdet inte har en negativ inverkan på Höje Å att uppnå MKN med avseende på god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus.

Skyfallet leds i skyfallsleder mot en befintlig lågpunkt i sydost. De rinnvägar som sker är samma som i nuläge. Vattnet vid skyfall inom planområdet påverkas inte synligt av områden uppströms. En vidare utredning av skyfall krävs vid projekteringsstadiet för en noggrannare höjdsättning av marken. Om vattnet inte hanteras enligt förslag kan nedströms områden påverkas, vilket bör undvikas.

Renhållning

Miljörum föreslås i byggnadernas markplan eller som miljöhus på gård. Det finns plats för sopbil att stanna vid tömning i gränderna samt i angöringsfickor vid Tullgatan, Stora Södergatan och Södra Vägen. Sopbil kan även trafikera sträckan norr om det östra kvarteret intill Hardebergaspåret. Sopbilen kan angöra parkhusen via gränderna. Mer exakt placering av miljörum kommer att studeras vidare i nästa planskede för att säkerställa att ett avstånd om högst 50 meter mellan uppställningsplats för hämtningsfordon och avfallsutrymme uppnås.

Hälsa och säkerhet

Buller

Trafikbullerutredningen visar på prognosår 2040 för trafik och omfattar två olika alternativ för utformning av byggnad (Söderporthus) nordväst i planen och som nämnts tidigare även olika trafiklösningar för Stora Södergatan där placering av bussfil skiljer sig åt och bilkörfältet kommer närmare fasad för planerad bebyggelse i ett av alternativen.

Det som påverkar bullersituationen främst är de olika utformningarna av Stora Södergatan. Med dagens utformning av gata uppfylls grundriktvärdet L_{eq} högst 60 dBA i trafikbullerförordningen på alla våningsplan förutom i korsningen vid Södra vägen. I alternativet med mittförlagd bussfil överskrider riktvärdet istället med 1–2 dB på stora delar av fasaden.

Byggnader med fasad mot Södra vägen överskrider L_{eq} högst 60 dBA med 1-4 dB på alla våningsplan förutom indragna våningar högst upp i byggnaderna.

På fasad mot Södra vägen för båda utredningsalternativen och mot Stora Södergatan med alternativet för mittförlags bussgata innebär det att någon form av kompensationsåtgärd behöver göras. Det kan vara att planera för genomgående lägenheter med minst hälften av rummen mot sida som uppfyller

Leq 55 dBA och Lmax 70 dBA, vilket görs in mot planområdet. Det är också möjligt att planera för små lägenheter (35 kvm eller mindre) ut mot vägarna då riktvärdet Leq högst 65 dBA inte överskrids.

Övriga delar av kvartershusen samt de fyra punkthusen norr i planen (inklusive Söderportshuset, båda utredningsalternativen) uppfyller grundriktvärdet Leq högst 60 dBA på alla fasader och våningsplan och kan planeras med valfri planlösning ur bullersynpunkt.

För alla utredningsalternativ är det möjligt att planera för gemensamma uteplatser på innergårdar och uppfylla riktvärdet Leq 50 dBA och Lmax 70 dBA på dessa. Då kan balkonger anses som kompletterande uteplatser och behöver inte uppfylla gällande riktvärden.

Förorenad mark

Innan byggnation kan påbörjas i området måste sanering av förenad mark vara genomförd vilket regleras med planbestämmelse om att startbesked inte får ges förrän sanering av förenad mark skett.

Markradon

Då översiktlig kartläggning visar på att området ligger inom normalrisk område för radon föreslås bostäderna uppföras radonskyddade.

Räddning

I området kan räddningstjänstens fordon nå föreslagen bebyggelse från omgivande gator, via gränderna och Hardebergaspåret. Bostadshus ut mot Tullgatan behöver dock förses med TR2-trapphus vilket informeras om på plankartan. Detta innebär att utrymning ska ske utan hjälp av räddningstjänsten detta på grund av att utrymme för uppställningsplats för räddningstjänsten fordon inte klaras intill bebyggelsen. Detta på grund av förslag på ny utformning av västra sidan av Tullgatan med trädplantering.

Fråga om utrymning hanteras i detalj i samband med bygglovsprövningen.

Genomförande

Organisatoriska åtgärder

Genomförandetid

Planen har en genomförandetid på 10 år från det datum planen vinner laga kraft. Före genomförandetidens utgång får, mot berörda fastighetsägares bestridande, detaljplanen ändras eller upphävas endast om det är nödvändigt på grund av nya förhållanden av stor allmän vikt, vilka inte kunnat förutses vid planläggningen.

Efter genomförandetidens utgång får planen ändras eller upphävas utan att rättigheter som uppkommit genom planen beaktas (4 kap 40 § PBL).

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmän platsmark.

Ändrad lovplikt

Innan byggnation kan påbörjas i området måste sanering av förenad mark vara genomförd vilket regleras med planbestämmelse om att startbesked inte får ges förrän sanering av förorenad mark skett.

Avtal

Avtal och andra genomförandedokument som behövs tas fram för att genomföra detaljplanen är:

Planavtal

Ett plankostnadsavtal har upprättats mellan exploatörerna inom området. Plankostnadsavtalet reglerar kostnader för framtagande av detaljplanen.

Samarbetsavtal

Ett samarbetsavtal är tecknat mellan kommunen och exploatörerna inom Margretedal 1, 2,3 och 4 för att reglera kostnader, fördelning av byggrätter, genomförandefrågor m.m.

Exploateringsavtal

Exploateringsavtal med fastighetsägare till Margretedal 1, 2, 3 och 4 ska upprättas innan detaljplanen kan antas och utgå från samarbetsavtalet.

Försäljningsavtal

Kvartersmark som fördelas till kommunen enligt samarbetsavtalet och som innehåller bostäder ska i första hand tilldelas LKF enligt tecknat markanvisningsavtal. Kvartersmark som fördelas till kommunen enligt samarbetsavtalet och som innehåller parkeringsanläggning avses i första hand tilldelas LKP, om inget annat framgår av kommande exploateringsavtal.

Markanvisningsavtal

Ett markanvisningsavtal är upprättat för den del som eventuellt ska överlåtas från kommunen till LKF i det fall det blir byggrätter över efter fördelningen enligt upprättat samarbetsavtal.

Arrendeavtal

Befintligt arrendeavtal för kioskändamål inom Innerstaden 5:6 ska sägas upp för avflyttning och avrivning av kioskbyggnad i samband med detaljplanens genomförande.

Parkeringsavtal

Befintlig parkeringsanläggning inom Innerstaden 2:1, 5:5 och 5:18 ska rivas och särskilt avtal med LKP ska upprättas för ändamålet.

Tillståndsprövning och dispenser

För att kunna genomföra exploateringen av sydvästra kvarteret, byggnad intill Stora Södergatan och ny trafiklösning för Stora Södergatan enligt planförslaget krävs en dispens från det generella biotopskyddet för träden längs östra sidan Stora Södergatan. En ansökan om biotopskyddsdispens kommer att lämnas till Länsstyrelsen i samband med granskning av detaljplanen.

Tekniska och ekonomiska åtgärder***Utbyggnad, ansvarsfördelning och kostnadsfördelning av allmänna anläggningar***

Planförslaget innebär att följande allmänna anläggningar nyanläggs/byggs om:

- Utbyggnad av gatunätet och ombyggnad av del Södra vägen, Malmövägen, Stora Södergatan och Tullgatan.
- Ombyggnad och anpassningar av Södra Vägen, Stora Södergatan, Södra Esplanaden, Tullgatan, korsningen Malmövägen/stora Södergatan.
- Anläggandet av parkmark
- Utbyggnad och anpassning av Hardebergaspåret.
- Anläggandet av ny torgplats vid Södertull.

Kommunen ansvarar för utbyggnaden av allmän platsmark. Kostnader för utbyggnad av allmän plats regleras i kommande exploateringsavtal enligt PBL 6 kap 39-42§§.

Kommunen ansvarar för och bekostar drift och underhåll av allmän platsmark. Drift och underhåll av allmänna platser inom detaljplanen bekostas med skattemedel.

Utbyggnad, ansvarsfördelning och kostnadsfördelning av gemensamma tekniska anläggningar som inte är kommunala

Planförslaget innebär att följande gemensamma anläggningar nyanläggs/byggs om:

Utbyggnad av VA-nät

VA SYD är huvudman och ansvarar för och bekostar VA-anläggningen. Kostnaden för utbyggnad av det allmänna vatten- och avloppsnätet samt dagvattenanläggningar finansieras genom anslutningsavgifter enligt vid tid gällande VA-taxa. Debitering av anslutningsavgiften sker när anslutningspunkt finns upprättad. VA SYD ansvarar för och bekostar även drift och underhåll av VA-nätet. Drift och underhåll finansieras genom bruksavgifter enligt gällande VA-taxa.

Utbyggnad av energiförsörjningsledningar, nätstationer, tele- och bredbandskablar.

Ledningshavare ansvarar för och bekostar utbyggnad samt drift och underhåll av energiförsörjningsledningar, nätstationer, tele- och bredbandskablar. Anslutnings- och bruksavgifter tas ut enligt taxa för respektive ändamål av ledningsägare och operatörer.

Flytt av ledningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa befintliga ledningar inom planområdet bekostas av exploatörerna gemensamt enligt samarbetsavtal.

Gemensam parkeringsanläggning.

Parkeringsanläggningar bör ägas av en och samma juridiska person för att underlätta drift, underhåll samt användningen av anläggningarna då de kan förändra sitt upptagningsområde över tid. Anläggningarna kan ägas och driftas av det kommunala parkeringsbolaget eller vara en gemensamhetsanläggning.

Rivning av befintlig parkeringsanläggning

Rivning av befintlig parkeringsanläggning ska ske och bekostas av ägaren av den samma.

Utbyggnad, ansvarsfördelning och kostnadsfördelning på grund av arkeologi, grundläggning och marksanering

Kostnad för arkeologiska undersökningar bekostas av exploatörerna enligt fördelningsnyckel i samarbetsavtalet.

Kostnad för sanering bekostas av respektive fastighetsägare.

Fastighetsrättsliga åtgärder

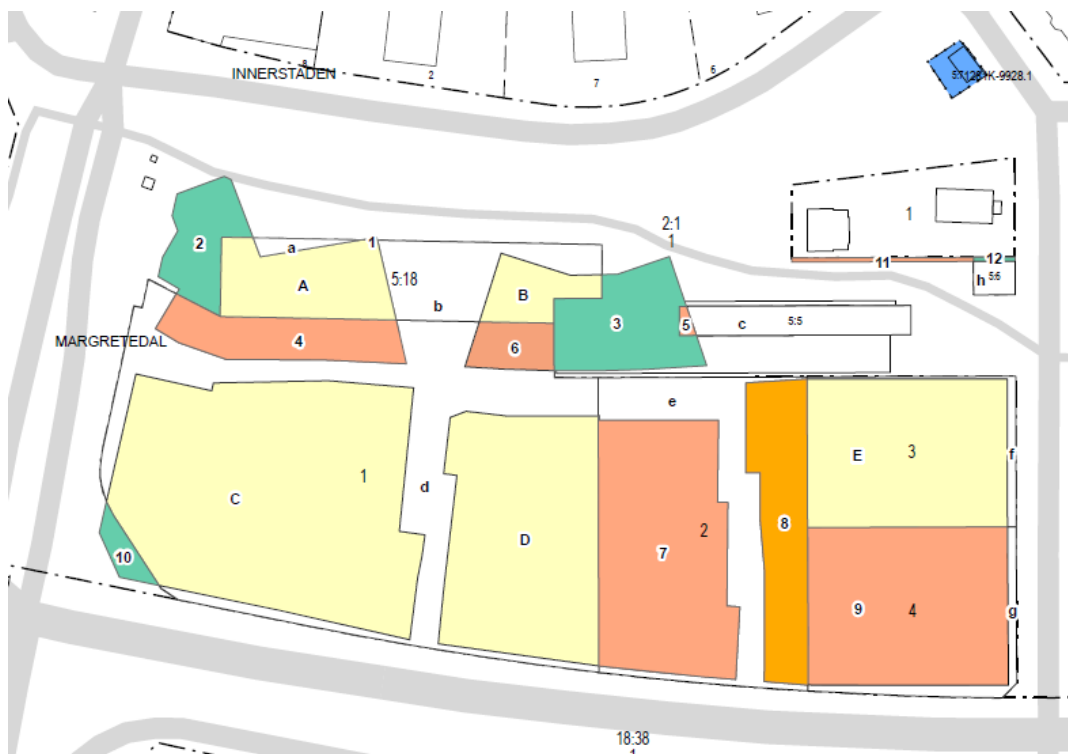
Fastighetsbildning

Mark inom planområdet är utlagd som kvartersmark för bl.a. bostads- och centrumändamål samt allmän platsmark (gata och park). All mark som utgörs av allmän gata och park ska samlas i en kommunägd fastighet, lämpligen Innerstaden 2:1, se vitmarkerade områden fig. a-g på kartskiss 1.

All mark inom respektive kvarter bör lämpligen samlas i en fastighet genom fastighetsreglering för att sedan genom avstyckning bilda en ny fastighet utgörande kvarter för bostad-, handel-, centrum- och parkeringsändamål. Överföring respektive avstående av mark mellan olika fastigheter inom kvarter utgörs av fig. 1-10 på kartskissen.

Nya fastigheter som bildas kvartersvis genom avstyckning är enligt kartskissen markerad som A-E.

När detaljplanen genomförts genom fastighetsreglering och avstyckning, kommer berörda fastigheter att ha genomgått följande förändringar och nya fastigheter ha bildats enligt kartskiss 1 och tabell 1, se nedan. Ytterligare avstyckning kan därutöver komma att ske för att dela upp varje kvarter i lämpliga fastigheter för bostad-, handel-, centrum- och parkeringsändamål. I kvarter med blandad användning medges tredimensionell fastighetsbildning.



Kartskiss 1 visar förslag på fastighetsbildning inom området. All mark som utgörs av allmän gata och park ska samlas i en kommunägd fastighet, lämpligen Innerstaden 2:1, se vitmarkerade områden fig. a-g på kartskiss. Överföring respektive avstående av mark mellan olika fastigheter inom kvarter utgörs av fig. 1-10 på kartskissen. Nya fastigheter som bildas kvartersvis genom avstyckning är enligt kartskissen markerad som A-E.

Fastighet	Erhåller mark	Från fastighet	Ändamål	Avstår mark	Till fastighet	Ändamål
Innerstaden 2:1	fig. a	Innerstaden 5:18	allmän plats	fig. 1	A	Bostad och centrum
	fig. b	Innerstaden 5:18	allmän plats	fig. 2	A	Bostad och handel
	fig. c	Innerstaden 5:5	allmän plats	fig. 3	B	Bostad och centrum
	fig. d	Margreterdal 1	allmän plats	fig. 10	C	Bostad och centrum
	fig. e	Margreterdal 2	allmän plats	fig. 11	Tullbommen 1	Centrum och kultur
	fig. f	Margreterdal 3	allmän plats			
	fig. g	Margreterdal 4	allmän plats			
	fig. h	Innerstaden 5:6	allmän plats			
Innerstaden 5:18				kvarter A		Bostad och centrum'
				kvarter B		Bostad och centrum
				fig. a	Innerstaden 2:1	allmän plats
			fig. b	Innerstaden 2:1	allmän plats	
Innerstaden 5:5				fig. 5	B	Bostad och centrum
				fig. c	Innerstaden 2:1	allmän plats
Innerstaden 5:6				fig. 12	Tullbommen 1	Centrum- och kultur
				fig. h	Innerstaden 2:1	allmän plats
Margreterdal 1				fig. d	Innerstaden 2:1	allmän plats
				fig. 4	A	Bostad, centrum, handel
				fig. 6	B	Bostad och centrum
				kvarter C	C	Bostad och centrum
				kvarter D	D	Bostad och centrum
Margreterdal 2				fig. e	Innerstaden 2:1	allmän plats
				fig. 7	D	Bostad och centrum
				fig. 8	E	Bostad, parkering, centrum
Margreterdal 3				kvarter E	E	Bostad, parkering, centrum
				fig. f	Innerstaden 2:1	allmän plats
Margreterdal 4				fig. 9	E	Bostad, parkering, centrum
Tullbommen 1	fig. 11	Innerstaden 2:1	Centrum och kultur	fig. g	Innerstaden 2:1	allmän plats
	fig. 12	Innerstaden 5:6	Centrum och kultur			

Fastighet	Erhåller mark	Från fastighet	Ändamål	Avstår mark	Till fastighet	Ändamål
A	kvarter A	Innerstaden 5:18	Bostad och handel			
	fig. 1	Innerstaden 2:1	Bostad och centrum			
	fig. 2	Innerstaden 2:1	Bostad och centrum			
	fig. 4	Margreterdal 1	Bostad, centrum, handel			
B	kvarter B	Innerstaden 5:18	Bostad och centrum			
	fig. 3	Innerstaden 2:1	Bostad och centrum			
	fig. 5	Innerstaden 5:5	Bostad och centrum			
	fig. 6	Margreterdal 1	Bostad och centrum			
C	kvarter C	Margreterdal 1	Bostad och centrum			
	fig. 10	Innerstaden 2:1	Bostad och centrum			
D	kvarter D	Margreterdal 1	Bostad och centrum			
	fig. 7	Margreterdal 2	Bostad och centrum			
E	kvarter E	Margreterdal 3	Bostad, parkering, centrum			
	fig. 8	Margreterdal 2	Bostad, parkering, centrum			
	fig. 9	Margreterdal 9	Bostad, parkering, centrum			

Tabellerna ovan visar förslag på fastighetsreglering inom planområdet och konsekvenser för respektive fastighet.

Ersättning

De berörda fastighetsägarna ska helst träffa överenskommelse om fastighetsreglering inklusive ersättningsbelopp. Om överenskommelse inte kan nås kan sakägare ansöka om att få frågan om fastighetsreglering prövad hos lantmäterimyndigheten. Ersättningen bestäms då av Lantmäterimyndigheten.

Rättigheter

De avtalsrättigheter och nyttjanderätter som berörs av fastighetsbildningen kan förordnas att gälla vid fastighetsreglering.

Rätt att framdra allmänna underjordiska ledningar inom planområdet kan säkerställas med upplåtelse av ledningsrätt inom område betecknat "u".

De ledningar som omfattas av ledningsrätten 1281K-9540:B1351 kommer att flyttas till område som är utlagt för allmän platsmark. Ledningsrätten ska därför upphävas inom figurerna 1 och a-b samt inom fastigheterna A-B enligt kartskiss 1 ovan.

Tomtindelning

Planen medför att den tomtindelning som fastställdes 121954-07-01, akt 1281K-A489 och som idag gäller som fastighetsindelningsbestämmelse i stadsplanen upphör att gälla.

Ansökan om fastighetsbildning

Det ankommer på Lunds kommun och berörda fastighetsägare att hos lantmäterimyndigheten i Lund ansöka om erforderlig fastighetsbildning.

Konsekvenser

Konsekvenser för fysisk miljö

Kultuhistoriskt intressant bebyggelse/miljö

Konsekvens av planens genomförande är att utpekad kultuhistoriskt intressant bebyggelse bevaras och ges möjlighet till ny användning och tillgänglighetsanpassningar utan att inverka på dess kultuhistoriska värden.

Riksintresse för kulturmiljö

Sammantaget bedöms inte planförslagets genomförande medföra någon betydande påverkan på riksintresset för kulturmiljö.

Nedan redovisas i beskrivningen för riksintresset för kulturmiljö, de punkter som berör planförslaget, samt hur förslaget förhåller sig till punkterna:

Stadsvallen: Den förre detta stadsvallen påverkas inte av föreslagen exploatering. Stadsvallens tidigare sträckning kan markeras genom avvikande markbeläggning i Stora Södergatan.

Stadssiluetten, siktlinjer ut från staden, in mot Lund från omgivande landskap:

Analys från programarbetet visar på att vid 10 våningar har förslaget liten påverkan på stadssiluetten och siktlinjerna, se läs även under avsnitt Stads- och Landskapsbild nedan. Nuvarande planförslag omfattar som högst 8 vån och bedöms inte påverka ovan given bedömning om påverkan på stadssiluetten.

Bebyggelsen skala, volym, placering: Slutet möter öppet byggnadssätt vid den gröna gördeln, Rummet vidgas vid Mejeriet för att tydliggöra porten till staden och gavelmotiven. I det direkta mötet med stadskärnan avviker föreslagen bebyggelse från stadskärnans homogena volymer genom en annan skala och utformning (fristående byggnadsvolymer i parkmiljö). Kvarteren föreslås inte utgöra utsmetade bebyggelsevolymer utan en variation finns inom kvarteren – både högre och lägre delar om 4-8 våningar.

Järnvägsmiljön: Befintliga stationshus sparas och ges skydds- och varsamhetsbestämmelser. En öppen plats i parken föreslås mellan Hardebergaspåret och stationshusen för att stärka och visa på kopplingen mellan bebyggelsen och järnvägen. Hardebergaspårets ursprungliga dragning tas återigen upp genom att placeras centralt i området.

Parker och planteringar i zonen runt omkring/spår av gamla gränser och andra markägoförhållanden i det som tidigare var obebyggda marker runt staden (den gröna gördeln): Södra Esplanadens trädallé vittnar om den fd stadsvallens sträckning och parkstråket som den medeltida staden tidigare möttes av. Trädallén bevaras, liksom grönstrukturen mellan Esplanaden och nu föreslagen

bebyggelse. Föreslagen struktur i planområdet tar sin utgångspunkt i områdets kulturhistoriskt värdefulla miljöer och dess gröna värden. Tillkommande bebyggelse ska inte kunna läsas samman med den bebyggelse som finns innanför stadsvallen. Därför föreslås ett annat stadsplanemönster, i form av parkhus i den norra delen av planområdet som bryter av den struktur som finns i den gamla medeltida stadskärnan. För att förstärka den medeltida stadskärnans gräns bibehålls och utökas även parkstråket i mötet mellan stadskärnan och föreslagen bebyggelse.

Spår av gamla infartsvägar och den gröna gördeln: En analys av stadskärnans huvudsakliga entréer och mötet med omlandet har tagits fram för att finna ett förhållningssätt mellan porten till stadskärnan och nu föreslagen bebyggelse. Analysen har resulterat i att tillkommande bebyggelse placeras så att infartsväg manifesteras och stadskärnans entré tydliggörs med en ny platsbildning intill föreslagen ny bebyggelse. Ny bebyggelse föreslås även placeras med ett respektavstånd till stadskärnan genom att parkstråk bibehålls. Föreslagen bebyggelse placeras också tillbakadragen i förhållande till gavelmotiven på byggnaderna som avslutar stadskärnan. Siktlinjen Malmövägen/Stora Södergatan bibehålls och förstärks ytterligare som infartsväg genom föreslagen placering av nod för kollektivtrafik.

Riksintresse kommunikationer

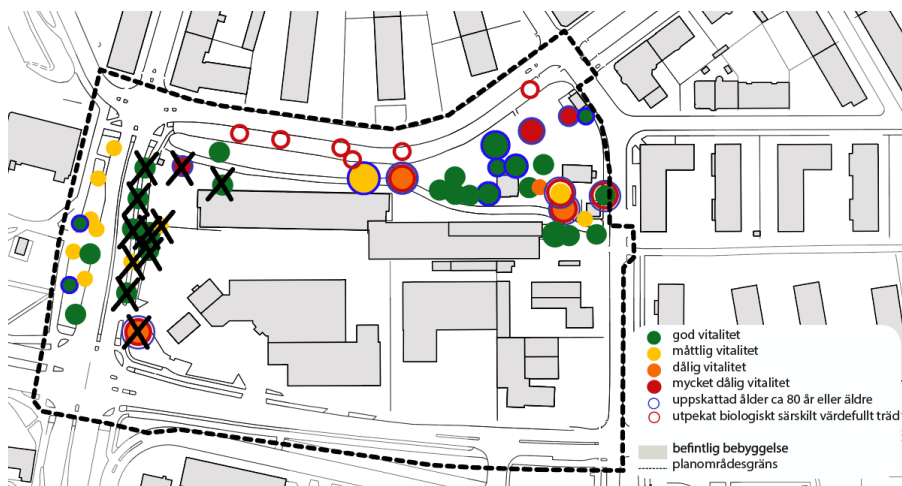
Förslaget bedöms inte påverka riksintresse för framtida järnväg. Inga av de utpekade sträckningarna som utreds berör planområdet som ligger 650-700 meter från järnvägen.

Skyddade områden

Biotopskydd

Sammantaget bedöms 11 träd påverkas av förslaget varav ett med utpekat biologiskt särskilt värde (träd i sydvästra delen av planområdet).

Träden som påverkas har klassats som mindre värdefulla vad gäller naturvärden och möjligheten att skapa en nod för kollektivtrafik, nya bostäder samt bibehålla träd på västra sidan av Stora Södergatan har prioriterats.



Träd som påverkas av föreslagen bebyggelse och ny trafiklösning vid Stora Södergatan har markerats med kryss. Övriga träd säkerställs genom reglering detaljplan.

Ansökan om dispens från biotopskyddet ska sökas för träd på östra sidan i samband med att föreslagen detaljplanen ska ut på granskning. Dessa träd avses kompenseras med nya träd i gatumiljö.

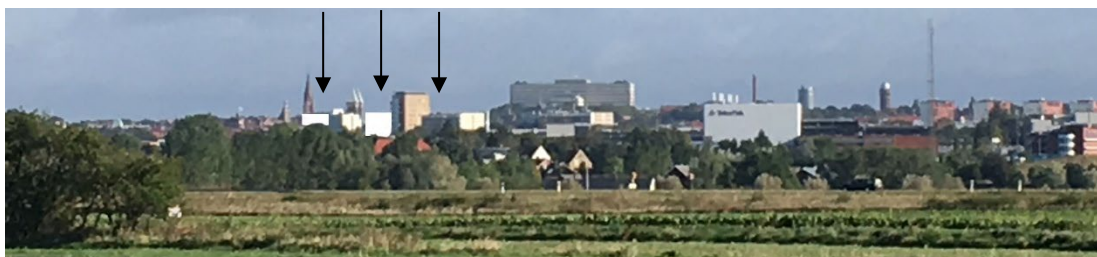
Natura 2000

Utifrån utförd naturvärdesinventering, trädinventering och utredning gällande påverkan på Natura 2000, bedöms förslaget ej innebära betydande miljöpåverkan på Natura 2000-området. I samband med Planprogram för Söderport, Bedömning av risk för påverkan på Natura 2000-området Stadsparken i Lund (Naturcentrum AB, 2018). 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 hålträdsklokryparens förutsättningar i Natura 2000-området. Områdets funktion för fladdermöss, både som ytterligare en jaktmiljö strax utanför Stadsparken och som en del i ett stråk för fladdermöss österut utmed Södra Esplanaden, kommer i huvudsak att finnas kvar. I planförslaget föreslås blodboken med den fridlysta getlaven bibehållas och då den ingår i kommunalt parkområde har kommunen fortsatt rådighet. Risken för påverkan på Natura 2000-området är ingen eller liten.

Stads- och landskapsbild

Utifrån samtal med stadsbyggnadskontoret, länsantikvarien, Länsstyrelsen 2009 viktiga vyer för staden. Grönmarkerade vyer studerades i samband med program för Söderport där det konstaterades att en 10 våningsbebyggelse kommer synas från rödmarkerad vy.



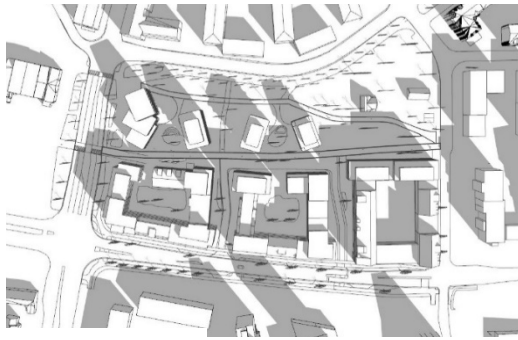
Vy b, från 108:an cirka 200 meter från Lund Södra. Det är från denna vy en 10 våningsbyggnadskulle komma närmast Domkyrkan och Allhelgonakyrkan, sedda som viktiga landmärken. En 10-våningsbyggnad inom kv Margretedal skulle synas om den placerades i västra delen eller mitten av kvarteret (se svarta pilar i bild). Från östra kvarteret skulle en byggnad skymmas av befintlig bebyggelse. Planförslaget omfattar som högst 8 våningsbebyggelse.

Det högsta antalet våningar som föreslås inom planområdet är 8 våningar varför bedömningen kvarstår om att föreslagen höjdskala sammantaget inte ger någon påtaglig påverkan på landskapsbilden och eller stadssiluetten.

En siluettstudie med förslag på ny bebyggelse inom kvarteret togs fram i samband med framtagande av Planprogram för Söderport. I siluettstudien har viktiga vyer för staden studerats. Bedömningen var då att föreslagen höjdskala sammantaget inte gav någon påtaglig påverkan på landskapsbilden.

Mikroklimat

En solstudie har tagits fram som visar skuggpåverkan på omkringliggande bebyggelse efter exploatering under höst- och vårdagjämning samt sommarsolstånd.



21 mars kl 10



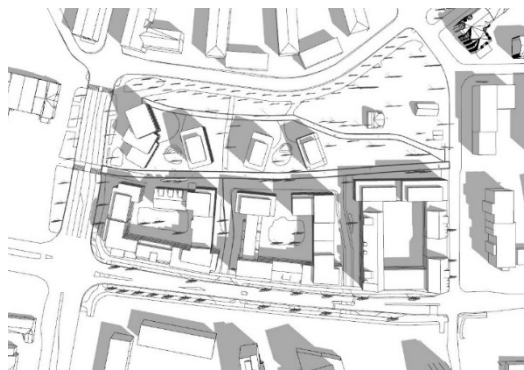
21 mars kl 12



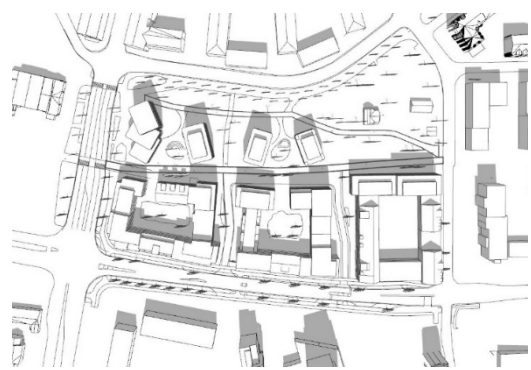
21 mars kl 14



21 mars kl 16



21 juni kl 10



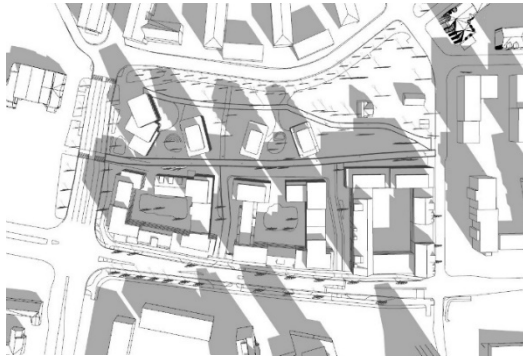
21 juni kl 12



21 juni kl 14



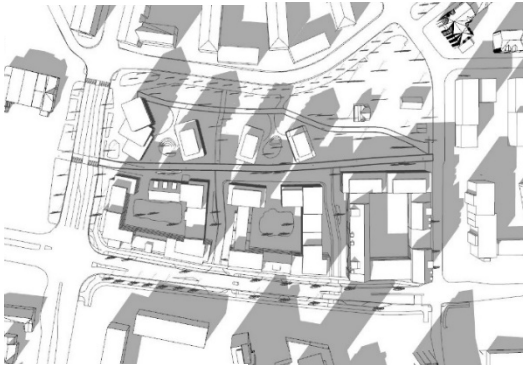
21 juni kl 16



21 september kl 10



21 september kl 12



21 september kl 14



21 september kl 16

Föreslagen bebyggelse medför ökad skuggning av bostadsbebyggelse öster om Tullgatan efter kl 14 under höst-och vårdagjämning. Sammantaget bedöms planförslagets skuggpåverkan inte antas utgöra en betydande olägenhet med hänsyn till det centrala läget i staden och att skuggpåverkan är under en kortare del av dag.

Miljö kvalitetsnormer

Luftkvalitet

Luftföroeningarna ligger inom godtagbara nivåer inom planområdet. Trafiktillskottet från den förändring som planförslaget innebär bedöms inte förändra nivåerna för befintlig bebyggelse.

Vattenkvalitet

Då områdets föroeningsbelastning förväntas att minska så anses inte planområdet påverka miljö kvalitetsnormerna för Höje å negativt.

Ån kommer inte belastas av högre halter av näringsämnen (ex. fosfor) och föroenade ämnen då dessa inte kommer att öka efter exploatering.

Statusklassningen i Höje å för kemiskt ytvattenstatus påverkas till stor del av kvicksilver, kvicksilverföreningar och bromerad difenyleter. Kviksilver förväntas minska efter exploatering.

För att nå god vattenstatus har VISS listat en planerad eller pågående åtgärd som innebär efterbehandling av miljögifter. Höje å är påverkad negativt av utsläpp av miljögifter. Det förväntas inte någon ökning av miljögifter eller skadliga ämnen i planområdet efter exploatering.

Bedömning har gjorts att planområdet inte har en negativ inverkan på Höje Å att uppnå MKN med avseende på god ekologisk status 2027 och god kemisk ytvattenstatus.

Ett genomförande av detaljplanen och föreslagna åtgärder leder till att möjligheterna att uppnå MKN för vatten inte försämras. Människors hälsa och säkerhet bedöms därför inte påverkas.

Dagvatten

Efter exploatering förväntas föroreningsbelastningen och dagvattenflödet att minska. Ingen rening behövs därför av dagvattnet utan det föreslås ledas direkt in mot Hardebergaspåret med hjälp av brunnar som kopplas till ledningsnätet. I mån av plats går det dock att anlägga grönytor längst med kvartersmark och på innergårdar för att öka estetiken samt ta hand om dagvattnet ytterligare.

Ansvarsfrågan för vem som ansvarar för anläggningarna beror på vem som äger marken där dessa placeras.

Konsekvenser för hälsa och säkerhet

Buller

Skillnader finns framförallt mellan förslagen på olika trafikutförningarna av Stora Södergatan. Med dagens utformning av gata, dvs. med sidoförlagda bussfält uppfylls grundriktvärdet Leq högst 60 dBA i trafikbullerförordningen på alla våningsplan förutom i korsningen vid Södra vägen. I alternativet med mittförlagd bussfil överskrider riktvärdet istället med 1–2 dB på stora delar av fasaden. Byggnader med fasad mot Södra vägen överskrider Leq högst 60 dBA med 1-4 dB på alla våningsplan förutom indragna våningar högst upp i byggnaderna.

På fasad mot Södra vägen, för de olika trafiklösningarna, och mot Stora Södergatan med alternativet för mittförlags bussgata innebär det att någon form av kompensationsåtgärd behöver göras. Det kan vara att planera för genomgående lägenheter med minst hälften av rummen mot sida som uppfyller så kallad tyst sida. Det är också möjligt att planera för små lägenheter (35 kvm eller mindre) ut mot vägarna.

Förorenad mark

Ett genomförande av planen innebär att förorenade massor tas bort.

Skyfall och översvämning

Skyfall kan hanteras för föreslagen byggnation och förslaget bedöms inte försämra eller påverka för angränsande områden.

Dagvatten och skyfallsutredning visar att vid ett eventuellt upphöjande av Stora Södergatan/Södra Esplanaden riskerar det flöde som kommer från Stora Södergatan norrifrån att begränsas och kan då i värsta fall rinna mot sydost istället för hur det rinner idag, mot sydväst. Om vattnet då skulle rinna sydost finns det en risk att vattnet rinner via planområdet. Korsningen kan då ha utformats på ett sätt som förvärrar nedströms. Vidare utredning av höjdsättningen krävs i nästa planskede för att kunna fastställa detta med säkerhet.

Sociala konsekvenser***Barnperspektiv***

När planförslaget har arbetats fram har hänsyn tagits till barns intressen, behov och situation. Förutsättningar för ytor för lek och gröna innergårdar ges till barn inom planområdet. För gårdar som ligger mellan parkhusen finns även direkt anslutning till befintlig park. Från det centrala gång- och cykelstråk som föreslås genom området nås även stadsparken och andra delar av staden. Idag består platsen i huvudsak av hårdgjorda ytor och lokaler för industriverksamheter samt parkering. Att ändra markanvändningen till bostäder bedöms positivt ur ett barnperspektiv.

Service

De boende som kommer att flytta in har god tillgång till befintlig service utifrån närhet till stadskärnan och Karhögstorg. Förslaget innebär även att staden ges möjlighet att utvecklas genom att nya lokaler i planområdet kan fyllas med innehåll.

Tillgänglighet

Genomförande av planen innebär att kravet på god tillgänglighet och användbarhet för funktionshindrade kan uppnås. Möjlighet finns att anordna parkering för rörelsehindrade inom 25 meter från entréer. Huvuddelen av entréerna i dessa kvarter föreslås även vara genomgående mellan gård och gata vilket ökar tillgängligheten. I kvarter innehållande gemensam parkeringsanläggning finns också möjlighet att anordna parkering för rörelsehindrade. Längs med Tullgatan, Södra Vägen och Stora Södergatan föreslås även angöringsfickor.

Ett maximalt avstånd om 50 meter mellan byggnaders entréer och avfallsutrymme kommer att studeras vidare i nästa skede. Söpbil kan angöra gränderna och omgivande gator.

För kulturhistoriskt värdefull bebyggelsemiljö kan avsteg från tillgänglighetskrav bli aktuella, vilket den fortsatta plan- och bygglovsprocessen får ta ställning till. Eventuella avsteg utifrån hänsyn till kulturmiljö behöver då vägas mot bestämmelserna i 8 kap 6-7 §§ och 9 § PBL(Plan- och bygglagen) och 3 kap 4-5 §§ PBF(Plan- och byggförordningen) som behandlar tillgänglighet.

Hur kraven på tillgänglighet i detalj kommer att tillgodoses redovisas i samband med byggnads- och markprojekteringen och avgörs därmed vid kommande bygglovsprövning.

Avvägning mellan motstående intressen och konsekvenser som följd av avvägningarna

Ett genomförande av detaljplanen möjliggör för ca 470 bostäder och lokaler i ett centralt och kollektivtrafiknära läge. En flytt av Hardebergaspåret, nya gång- och cykelstråk och en samlad kollektivtrafiknod främjar ett mer hållbart resande. Planförslaget kommer att innebära konsekvenser för befintlig bebyggelse främst öster om planområdet genom förändrade solljusförhållanden och insyn men det är en följd av förtätning i ett centralt område där bebyggelsen runt omkring ligger nära.

Vid Tullgatan föreslås en ny infart till en gemensam parkeringsanläggning. Storleken på ny parkeringsanläggningen motsvarar storleken på nuvarande parkeringsanläggning och ny infart placeras strax söder om nuvarande infart. Trafikflödet till detta kvarter bedöms därmed inte påverka intilliggande fastigheter i någon större omfattning. De enskilda intressena, som boende i intilliggande fastigheter kan ha, har vägts mot det allmänna intresset av att skapa förutsättningar för ny bostadsbebyggelse i ett kollektivtrafiknära läge och ombyggnad av gaturum och ny trafikstruktur till förmån för gång- och cykeltrafikanter. Vid avvägningen mellan dessa olika intressen har de allmänna intressena värderats tyngre.

Bedömning har gjorts att förslaget inte har någon påverkan på det allmänna intresset Natura 2000-området väster om planområdet och eller medför någon betydande påverkan på riksintresset för kulturmiljö, läs även under avsnitt Konsekvenser för fysisk miljö och Skyddade områden.

Befintlig parkmark i dess nuvarande form och innehåll bibehålls i huvudsak samt föreslås utökas och utvecklas. Utökningen av parken innebär att befintlig

kiosk kommer att tas bort. Bibehållandet av parkmark med större äldre träd är av allmänt intresse.

Utpekad kulturmiljö i parkstråket föreslås bevaras och få ett utökat skydd genom skydds- och varsamhetsbestämmelser. I sitt sammanhang stärks också den tidigare historiska kontexten till Hardebergabanan genom att omlokalisera Hardebergaspåret i dess tidigare dragning och en utökning av parkmark.

Enligt PBL(Plan- och bygglagen) är bostadsbyggandet ett allmänt intresse. Den samlade bedömningen är att planens genomförande inte medför någon olägenhet av den art som avses i PBL 2 kap 9§.

STADSBYGGNADSKONTORET I LUND

Ole Kasimir

Maja Skoog

Planchef

Planarkitekt