

Detaljplan för del av Väster 7:1 m.fl. i Lund

BAKGRUND OCH SAMMANFATTNING

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

SAMRÅD

Enligt byggnadsnämndens beslut 2020-11-19 har rubricerad detaljplan, upprättad 2020-11-06, varit föremål för samråd under tiden 9 december – 26 februari 2021.

GRANSKNING

Enligt byggnadsnämndens delegationsbeslut har rubricerad detaljplan, upprättad 2022-05-02, hållits tillgänglig för granskning under tiden 5 maj – 19 maj 2022 samt remitterats till berörda myndigheter, nämnder m fl.

Betydande miljöpåverkan

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att planen inte innebär betydande miljöpåverkan.

Samlad bedömning

Under samrådstiden inkom synpunkter som handlade om effekter av att Öresundsvägen dras om enligt förslaget samt förväntade negativa konsekvenser i form av exempelvis ökat buller eller andra trafikstörningar för boende i närområdet. Synpunkter framfördes också gällande oklarheter i framtida gång- och cykelkopplingar och varför vägen föreslås att dras enligt planförslaget och inte såsom den fördjupade översiktsplanen för området redovisar.

Under granskningstiden inkom liknande synpunkter som under samrådstiden gällande effekter och negativa konsekvenser för närboende till följd av Öresundsvägens nya dragning. Det inkom även fortsatt frågor om detaljplanens föreslagna gång- och cykelkopplingar. Efter granskningen har, utöver redaktionella ändringar och förtydliganden i planbeskrivningen och plankarta, text om hantering av befintligt skyddsrum inom planområdet adderats.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att föreslagen ny sträckning av Öresundsvägen är den mest lämpade. Planförslagets påverkan på

omgivningen i form av exempelvis ökat buller, eller andra störningar från trafiken, är marginell och inom nivåer som anses rimliga i en stad av Lunds storlek och karaktär.

Samrådet och granskningen resulterade inte i några förändringar av planförslaget. Detaljplanens huvuddrag och tidigare gjorda avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen kvarstår. Den samlade bedömningen är att planens genomförande inte bedöms medföra någon olägenhet i den mening som avses i PBL kap 2 § 9.

YTTRANDEN

Myndigheter, statliga verk m fl

Länsstyrelsen Skåne

Yttrande i samråd (aktbilaga 61)

Länsstyrelsen konstaterar att väg E6.02 (Norra Ringen) är utpekad riksintresse för kommunikation enligt miljöbalken 3 kap 8 §, och att den ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomst eller utnyttjande av anläggningen.

Väg E6.02 utgör en viktig kommunikationslänk i såväl det regionala som det lokala trafiksystemet men planförslaget presenterar en struktur för den statliga infrastrukturen som främst utgår från stadsomvandlingens och den lokala trafikens mål. Länsstyrelsen finner att åtgärder och förändringar kopplade till väg E6.02 inte är beskrivna med tillräcklig tydlighet, och därtill ej heller konsekvensbeskrivna. Länsstyrelsen kan därför inte ta ställning till huruvida påtaglig skada på riksintresset för kommunikationer väg E6.02. riskeras. Länsstyrelsen rekommenderar en fördjupad dialog med Trafikverket i fråga om vägens föreslagna utveckling.

Utifrån aktuellt underlag delar Länsstyrelsen kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

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

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret och Tekniska förvaltningen i Lunds kommun kommer, i ett nära samarbete med Trafikverket, under det fortsatta planarbetet att säkerställa att detaljplanen möjliggör den utformning av trafikplatsen som parterna finner lämpligast.

Sedan samrådet har en trafikanalys tagits fram av konsult i samarbete mellan Lunds kommun och Trafikverket för att studera effekterna av att koppla bort Öresundsvägen från Mobiliarondellen och koppla på en ny anslutning på Norra Ringen enligt planförslaget. Resonemang ur rapporten har adderats planbeskrivningen inför granskningen.

Yttrandet medför att planerade åtgärder och förändringar kopplade till Norra Ringen beskrivs och konsekvensbeskrivs tydligare i granskningshandlingarna.

Yttrande i granskning (aktbilaga 88)
Länsstyrelsen har med de aktuella planhandlingarna och nuvarande information inte några synpunkter på planförslaget utifrån 11 kap 10–11 §§ PBL.

Kommentar
Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Region Skåne

Yttrande i samråd (aktbilaga 53)
Region Skåne avstår från att yttra sig över aktuell detaljplan.

Kommentar
Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Yttrande i granskning (aktbilaga 87)
Region Skåne avstår från att yttra sig över aktuell detaljplan.

Kommentar
Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Trafikverket

Yttrande i samråd (aktbilaga 52)
Norra Ringen är i nuläge utpekad som riksintresse för kommunikationer och områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Norra Ringen måste fungera i ett regionalt sammanhang. Viktig princip för Trafikverket är att utpekade funktioner kan upprätthållas även på lång sikt.

Av planbeskrivningen framgår att den nya anslutningen kommer ha en högre ÅDT än nuvarande anslutning då förtätning och exploateringar fortsatt sker i Västerbro. För att Trafikverket ska kunna ta ställning till hur kringliggande trafikaneläggningar påverkas av planförslaget måste kommunen inkomma med en konkretare redovisning av påverkan och

konsekvenser för framkomlighet på Mobiliarondellen och Norra Ringen.

Det är svårt att bedöma om Mobiliarondellen kommer att fungera bättre eller om följdproblem uppstår i och med flytten av anslutningspunkten. Trafikverket kan i dagsläget inte bedöma om påverkan på funktionen och om åtgärderna faktiskt bidrar till förbättringar på Norra Ringen och Mobiliarondellen som det påstås i planbeskrivningen.

Det nämns i planhandlingarna att "Planerade åtgärder i Mobiliarondellen och Norra ringen bedöms höja kapaciteten i trafiksystemet och därmed klara av den ökade trafiken som alstras från Västerbro med flera områden." Trafikverket vill förtydliga att några sådana planer på statlig väg inte finns i någon regional eller nationell transportinfrastrukturplan. Det pågår ingen dialog eller utredningsarbete om dessa önskemål i dagsläget.

Åtgärder på det statliga vägnätet och dess anslutningar, till följd av en exploatering, ska bekostas av kommunen och/eller exploitören. Åtgärder på allmän väg där staten är väghållare ska placeras och utformas så att de uppfyller kraven enligt VGU, vilket detaljplanen måste möjliggöra. Innan planen antas måste ett finansierings- och genomförandeavtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Av avtalet ska ansvarsgränser avseende finansiering, genomförande, ägande, drift och underhåll klargöras. Åtgärderna ska finansieras av kommunen/exploatören.

Trafikverket arbetar med ett nytt utpekande av riksintressen för trafikslagets anläggningar. Bedömningen är att det nya utpekandet kommer att antas under hösten 2021. Viktigt för sammanhanget är att väg 16 Dalby-Flädie föreslås utgå som riksintresse i remissen.

Trafikverket förutsätter att planområdet i sin helhet planeras och utformas så att riksdagens fastställda riktlinjer för trafikbuller inte överstigs. De nödvändiga åtgärder som kan krävas (bullerskydd) ska bekostas av kommunen och/eller exploitören.

Detaljplanen innehåller en förändring av befintlig anslutning till statlig väg. I detaljplaneprocessen tar Trafikverket ställning till anslutningens placering samt val av korsningstyp. I god tid före genomförandet ska kontakt tas med Trafikverket som ska godkänna detaljutformningen för anslutningen. Att kontakt ska tas med Trafikverket samt att Trafikverket ska godkänna detaljutformningen för anslutningen ska framgå av detaljplanens genomförandebeskrivning. Anslutningen ska

utformas enligt vid tidpunkten för genomförande gällande VGU (Vägar och gators utformning).

Kommentar

Lunds kommun och Trafikverket kommer i ett nära samarbete under det fortsatta planarbetet att säkerställa att ett genomförande av detaljplanen möjliggör den utformning av anslutningen som båda parter finner lämpligast.

Sedan samrådet har en trafikanalys tagits fram av konsult i samarbete mellan Lunds kommun och Trafikverket för att studera effekterna av att koppla bort Öresundsvägen från Mobiliarondellen och koppla på en ny anslutning på Norra Ringen enligt planförslaget. Resonemang ur rapporten har adderats planbeskrivningen inför granskningen.

Yttrandet medför att planerade åtgärder och förändringar kopplade till Norra Ringen beskrivs och konsekvensbeskrivs tydligare i granskningshandlingarna samt att det i genomförandebeskrivningen framgår att avtal om ansvarsfördelning och genomförande av den nya vägsträckningens anslutning behöver upprättas.

Yttrande i granskning (aktbilaga 86)

Planen och processen före granskningshandlingen har inneburit mycket dialog inom ramen för Trafikanalysen som kommunen har bjudit in Trafikverket till. Trafikverket bedömer att de synpunkter som har lämnats, utifrån det underlaget som kommunen presenterat, är bemötta och hanterade inom ramen för denna del av processen.

En rad tekniska aspekter kvarstår men dessa hanteras genom samverkan i kommande processer efter detaljplaneskedet och ansvaret för finansiering och genomförande av åtgärder föranledda av kommunens flytt av Öresundsvägens anslutning regleras i avtal mellan kommunen och Trafikverket.

Innan eller i samband med att planen föres till antagande måste ett sådant avtal tecknas mellan kommunen och Trafikverket. Av avtalet ska ansvarsgränser avseende ägande, drift och underhåll klargöras. Åtgärderna ska finansieras av kommunen till fullo.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

MSB

Yttrande i granskning (aktbilaga 75)

MSB avstår från att yttra sig i detaljplaneärendet.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Nämnder och styrelser

Kommunstyrelsen

Yttrande i samråd (aktbilaga 47-49)

Kommunstyrelsen ställer sig positiv till detaljplanen eftersom den är en förutsättning för att driva igenom Västerbroprogrammet som antagits av byggnadsnämnden. Detaljplanen följer den fördjupade översiktsplanen och översiktsplanen vilket är positivt. Detaljplanen kommer indirekt leda till att fler bostäder och verksamheter kan skapas nära centrum och kollektivtrafik.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Yttrande i granskning (aktbilaga 73)

Kommunstyrelsen har inget att erinra och tillstyrker detaljplanen genom delegationsbeslut.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Tekniska nämnden

Yttrande i samråd (aktbilaga 57-58)

Tekniska nämnden tillstyrker bifall till detaljplanen under förutsättning att nämndens synpunkter beaktas.

Den föreslagna nya anslutningen till Norra Ringen måste anpassas så att trafikflödet på Norra Ringen inte påverkas negativt. Den utformning som krävs på Öresundsvägens anslutning mot Norra Ringen behöver redovisas i planbeskrivningen och på illustrationen för att visa att hela korsningen kommer att fungera geometriskt. Även om eller hur befintlig cykelväg längs med Norra Ringen korsar Öresundsvägen i denna korsning, bör redovisas.

Flytten av Öresundsvägen ska ske först när utbyggnad och omvandling i denna del av planområdet är aktuellt.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret, Tekniska förvaltningen och Trafikverket kommer i ett nära samarbete under det fortsatta planarbetet att säkerställa att detaljplanen möjliggör den utformning av trafikplatsen som parterna finner lämpligast.

Vad gäller tidplan för en flytt av Öresundsvägen bedömer stadsbyggnadskontoret att det inte berör tidplanen för detaljplanens antagande eller detaljplanens utformning och att handläggning av detaljplanen därför kan fortlöpa.

Yttrandet medför att planbeskrivningen och illustrationer till granskningen tydligare redovisar hur korsningen kommer att se ut och fungera.

Yttrande i granskning (aktbilaga 89)
Tekniska nämnden anser att planförslaget är väl genomarbetat och har inget att erinra utan ställer sig positivt till förslaget och tillstyrker bifall till detaljplanen genom delegationsbeslut.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Miljönämnden

Yttrande i samråd (aktbilaga 45-46)
Det beskrivs inte vilka ljudnivåer som finns i parken och hur dessa påverkas av planförslaget vilket bör utredas och redovisas i planbeskrivningen. Ljudmiljöer är en kvalitet i parken som kan påverkas av plangenomförandet. Det kan finnas möjlighet att anpassa parkens funktioner utifrån bullernivåer och bullerskyddade delar av parken vid behov.

I samband med plangenomförandet kommer parken att påverkas. Barn berörs främst av förändringar av parkytor varför detta bör utvecklas i anslutning till planen. Det vore därför lämpligt att öka parkens kvaliteter i samband med förändringarna. Vid utformning av parken bör hänsyn tas till närboende så att konflikter inte uppstår mellan privat lugn kontra aktivitet och ljud.

Då Öresundsvägen enligt planförslaget kommer att ansluta till Boställsvägen behövs en redovisning av om denna kommer att utgöra en fortsatt transportväg för trafik västerut eller enbart för trafik som har målpunkter på Boställsvägen, inte minst då fastigheterna här redan med nuvarande trafikmängder har bullernivåer över riktvärdet. Om planförslaget innebär att genomfartstrafik ska ledas via Boställsvägen bör det redovisas i planhandlingarna tillsammans med trafikmängder och eventuella åtgärder mot trafikbullerstörningar.

Utifrån genomförda markundersökningar förordar miljönämnden att en sammanställning av resultaten genomförs samt en bedömning om kompletterande provtagning på de fastigheter som ej provtagits. Sådan provtagning kan ske i samband med planerad rivning av befintliga

byggnader. Miljönämnden förordar även att en masshanteringsplan tas fram då planförslaget kan bidra till förflyttning av stora massor både från och till planområdet.

Vid omformning av marken bör utformningen ses över för att minimera behov av användning av kemiska bekämpningsmedel.

I det fortsatta arbetet med Västerbro bör ekosystemtjänster för rening av luft och koldioxidbindning, visuell bullerdämning och vindreducering utvecklas.

De naturvärdesobjekt med betydelse för den biologiska mångfalden som idag finns i detaljplanens område borde beaktas i Västerbros fortsatta utbyggnad.

Kommentar

Inom planarbetet har trafikprognos från stadsbyggnadskontorets trafikenhet legat till grund för aktuell bullerutredning, vilken även utrett bullersituationen i parken. Som en del av en planerad övergripande utveckling och förädling av Gustavshemsparken ingår bullerskyddande åtgärder men de regleras alltså inte i detaljplanen.

Planförslaget innebär inte att genomfartstrafik ska ledas via Boställsvägen. Stadsbyggnadskontoret bedömer det som mindre sannolikt att de som kommer att köra på Öresundsvägen kommer välja att köra via Boställsvägen om de inte har ett ärende på Gunnesbo eller Mobilia och att trafikmängderna på Boställsvägen därmed inte kommer att öka markant på grund av planförslaget. Ska man som merparten av trafikanterna istället mot exempelvis E6, Lomma, Malmö, Löddeköpinge eller Landskrona är det ingen genare väg att köra via Boställsvägen/Vårbruksvägen.

Stadsbyggnadskontoret delar miljönämndens syn på fördelarna med planering och samordning av masshantering inom Västerbro. Ytterligare provtagning längs med vägsträckningen är genomförd sedan samrådet. Tillsammans med resultatet av tidigare genomförda markundersökningar kommer en sammanställning att utgöra grund för bedömning av behov av ytterligare provtagning och avhjälpsåtgärder vid byggnadsrivning och vägbyggnation.

Det arbetas med ekosystemtjänster inom Västerbro och vid exempelvis utformning av parker och grönområden tas hänsyn till kulturella och reglerande ekosystemtjänster. Som en måluppfyllande strategi för rening av luft beskrivs i Västerbroprogrammet att träd och buskar med goda luftrenande egenskaper ska planteras längs de mest högtrafikerade vägarna, däribland Öresundsvägen.

Alla naturvärdesobjekt som har betydelse för den biologiska mångfalden beaktas och befintlig uppvuxen vegetation inom Västerbro kommer att tas tillvara där det är möjligt.

Yttrandet medför att stycken om buller samt bullerskyddande åtgärder i Gustavshemsparken beskrivs tydligare i granskningshandlingarna.

Yttrande i granskning (aktbilaga 83)

Miljönämnden har tidigare yttrat sig i planen och vill fortsatt framhålla att det är viktigt att i den fortsatta planprocessen arbeta med frågor avseende buller, markföroreningar, ekosystemtjänster och minimering av kemiska bekämpningsmedel.

Miljönämnden påpekar också att mer bullriga aktiviteter såsom bollplaner bör läggas i de mer bullerutsatta lägena i parken på platser där de inte stör närboende.

Kommentar

Den övergripande utvecklingen av Gustavshemsparken som planeras av kommunen är inte del av detaljplanearbetet och därmed reglerar detaljplanen inte var olika aktiviteter är lämpligast att placeras.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Räddningstjänsten Syd

Yttrande i samråd (aktbilaga 59)

I dagsläget finns det endast brandposter i Öresundsvägen nära Novarondellen samt i Bondevägen i anslutning till Gustavshemsvägen. Det innebär att det är gles med brandposter i aktuellt område. I samband med omdragningen av Öresundsvägen rekommenderar räddningstjänsten att placeringen av brandposter ses över och om möjligt kompletteras. Det görs med fördel i samband med annat planerat markarbete. Räddningstjänsten stämmer gärna av lämplig placering av brandposter i området med VA-Syd och kommunen. Vid översyn bör framtida utveckling av området beaktas, såsom tillkommande bostäder, för att täcka upp ett framtida behov av brandposter i området.

Kommentar

Övrig detaljplanering av denna del av Västerbros ligger långt fram i tiden och i dagsläget är det inte bestämt hur framtida strukturer kommer att se ut. När detaljplanering av områden kring aktuellt planområde påbörjas kommer räddningsfrågor och eventuellt behov av brandposter bli en naturlig del av dessa planarbeten. Aktuell detaljplan möjliggör tillräckliga ytor inom och intill gatumarken för att täcka behovet av

ledningarna och framtida brandposter. Eftersom stadsbyggnadskontoret vet för lite om framtida strukturer och bebyggelse bör utredning av brandposters mest lämpade placering vänta tills övrig detaljplanering i området påbörjas.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Yttrande i granskning (aktbilaga 77)
Räddningstjänsten Syd har tagit del av handlingarna och har inget att erinra.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

VA SYD

Yttrande i samråd (aktbilaga 60)

Det befintliga dagvattennätet inom Västerbro har inte tillräcklig kapacitet för att hantera ett regn med återkomsttid på 20 år (som är den dimensionerande enligt P110) vare sig idag eller efter exploatering. Planerade dagvattendammar som tas upp under rubriken "Dagvattenutredning Rinnebäcksdammarna" kommer att möjliggöra hantering av reningsbehovet men åtgärdar inte kapacitetsbehovet för dagvattenledningar inom Västerbro efter exploatering. För att uppnå en viss fördröjning kan dagvatten från den nya Öresundsvägen hanteras med öppna lösningar såsom dike eller växtbäddar innan det avleds till det allmänna dagvattennätet.

Befintliga allmänna dricks- spill- och dagvattenledningar är framdragna genom Öresundsvägen och kan behöva läggas om, byggas ut, flyttas eller skyddas med u-området och ledningsrätt vid omläggning av Öresundsvägen. Val av åtgärd beror på hur bebyggelsestruktur och fastighetsindelning kring nya Öresundstråket kommer att utformas vid exploatering.

Vid korsningen mellan nya Öresundsvägen och Norra Ringen ligger dricksvattenanläggningar som är viktiga för vattendistributionen i hela området norr om Norra Ringen. Åtkomst till dessa måste säkras under hela genomförandet av gatuprojektet för att tillgodose drift och underhåll vid behov.

Däxlarna på VA SYDs anordningar ska vara i nivå med nya gatunivån och uppfylla VA SYDs krav på betäckningar.

Kommentar

Bebyggelsestruktur och fastighetsindelning för denna del av Västerbro ligger långt fram i tiden då det tillhör etapp 2 av Västerbros utveckling.

Först när planering för etapp 2 påbörjas går det att säga något om hur strukturer och fastighetsindelning kan komma att bli. Frågor om åtgärder för befintliga ledningar till följd av Öresundsvägens nya sträckning löses i framtida ledningssamordning inom detaljprojekteringen och som del av Västerbros etapp 2.

Åtkomst till befintlig dricksvattenanläggning kommer att beaktas av tekniska förvaltningen under genomförandet av planförslaget.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Yttrande i granskning (aktbilaga 82)

Under teknisk försörjning, stycket om dagvatten, vatten och spill, skall läggas till att en ny dricksvattenledning, ca 290 meter, planeras läggas ut vid flytten av Öresundsvägen med koppling mot Norra Ringen.

Projektet görs i samverkan med Lunds kommun.

För att undvika framtida problem med rotinträngning i VA-ledningar samt att minska risk för påverkan på träd när åtgärder behöver göras på VA-ledningar är det viktigt att hålla ett skyddsavstånd mellan VA-ledningar och träd. Vid skyddsavståndet ska kunna klaras en släntlutning 1:1 till närmaste VA-ledning helt utanför trädkronans droppzon. Om skyddsavståndet understiger kan VA SYD kräva skyddsåtgärder i form av t.ex. rotspärr.

Kommentar

Yttrandet medför att text om ny dricksvattenledning läggs till i handlingarna.

Ledningsrättshavare m fl

Kraftringen

Yttrande i samråd (aktbilaga 50)

Öresundsvägen kan ses som ett huvudstråk för ledningar varifrån matning/anslutning till de kommande omgivande byggnadskvarteren skall ske. Därtill kanske utrymme ska reserveras åt sopsug. Att på förhand inte känna till vilka ledningsslag gatan ska dimensionera utifrån innebär stora risker för problem i genomförandeskedet. Att ledningsnät ska få plats, och planerad bebyggelse ska kunna erbjudas anslutning, är en grundläggande del av planläggningen. Kraftringen önskar att det tas fram en ledningssamordning för den nya Öresundsvägen där den ledningsinfrastruktur som ska finnas i gatan ges definierat och tillräckligt utrymme. Dokumentation görs lämpligen i "tekniska planförutsättningar ledningssamordning"

Vid anslutningen till Norra ringen uppstår behov av åtgärder på befintliga ledningar. Likväl som detaljplanen behöver dokumentera placeringar och utrymmeskrav kopplat till de ledningar som ska nyförläggas i den nya Öresundsvägen behövs även befintligt ledningsnät hanteras. Om utbyggnaden av den nya Öresundsvägen innebär att befintligt ledningsnät måste läggas om eller på annat sätt byggas om behöver dessa åtgärder belysas samt få sin lösning klarlagt inom ramen för planarbetet. Det handlar om att alternativa lösningar måste vara projekterade och byggbarheten säkerställd samt kostnadstäckning klarlagd.

Planförslaget berör en huvudledning som är vital för försörjningen av fjärrvärme i Lund, vilket innebär att arbete kring ledningen måste ske så att risk för avbrott inte uppstår. Beroende av dimensionen är den också särskilt utrymmeskrävande. Krafringen anser att det är angeläget att framtida placering av huvudledningen inom och nära Västerbro ska läggas fast så att planförslagen som nu tas fram har en sådan placering som utgångspunkt och frågan om placering inte lämnas olöst allteftersom bebyggelsen och gatunäten i området konkretiseras. Det vore klokt att redan i detta planförslag utgå från att huvudledningen ska anpassas till gatan och kvartersstrukturen än att den ska ligga kvar i oförändrat läge och att eventuell omläggning görs i ett senare skede. Att samordna vägbygget och anslutningar till övergripande vägar med förläggningen av ledningsinfrastruktur borde vara ett rationellt sätt att utveckla staden.

I planbeskrivningen står det att markhöjderna inte ändras och att befintliga ledningar kan ligga kvar oförändrade. Eftersom planförslaget innebär en ny markanvändning med förmodat ökad belastning kan befintliga ledningar behöva förstärkas för att stå emot den ökade belastningen.

För att möjliggöra anslutning av nya kunder måste elnätet inom och utanför planområdet byggas ut i takt med tillkommande bebyggelse. I kommunens eller exploitörens samråd kring ledningsnät, kommer Krafringen att behöva säkerställa lämpliga lägen för tillkommande ledningar, kabelskåp och eventuellt nätstationer. I det fall anläggningsdelar behöver flyttas för att anpassas till detaljplanen bekostas flytten av den part som påkallar förändringen.

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

tillräckligt stort för ledningsbehovet och har möjliga tillfartsvägar för arbetsfordon.

Ny anslutning av Öresundsvägen mot Norra ringen innebär en påverkan på ett befintligt högspänningstråk. En omläggning av högspänningsledningarna kräver större planering och därmed ca 6 månaders framförhållning. För att möjliggöra elanslutning av omkringliggande detaljplaner behöver utrymme för elledningar och kabelskåp reserveras i nya Öresundsvägens GC-bana. Ett prognostiserat behov av utrymme är ca. 5 st 160mm kabelskyddsror i vardera GC-bana. Vidare föreslås att detaljplanen medger möjlighet till uppförande av ny nätstation i grönytan väster om vändplanen i slutet av Gustavshemsvägen.

Kommentar

Inom etapp 1 för Västerbros utveckling finns en pågående ledningssamordning där Krafringen är en deltagande part. Denna samordningsprocess är till för att lösa frågor som berör ledningar både i varje specifik detaljplan och i det större sammanhanget.

Omläggning av befintliga ledningar eller andra åtgärder som kan krävas kommer att framgå i planhandlingarna. Aktuell detaljplan möjliggör tillräckliga ytor inom och intill gatumarken för att täcka behovet av ledningar utifrån vad som är känt i dagsläget. Pågående ledningssamordning genomförs för att lösa denna typ av frågor. Vem som tar kostnaden för omläggning eller andra åtgärder har adderats detaljplanens genomförandebeskrivning till granskningen.

I takt med att det påbörjas detaljplanarbeten för kvarteren kring aktuellt planområde kommer frågor om elförsörjning för tillkommande bebyggelse att tas upp i dessa planarbeten. I dagsläget är placering och behov oklart eftersom ingen detaljplanering ännu sker i denna del av Västerbro, utöver ny sträckning av Öresundsvägen

Inom aktuell detaljplan finns ingen kvartersmark och därmed föreslås inga u-områden för exempelvis större ledningsstråk. Om det blir aktuellt i framtida detaljplaner i närområdet kommer ledningsstråk för då aktuellt ledningsbehov märkas ut med ett u-område inom respektive detaljplan.

Den pågående ledningssamordningen hanterar ledningsfrågor så att de kan lösas och överenskommas innan genomförande av detaljplanen. Dialog om nätstationer inom Västerbro pågår mellan Lunds kommun och Krafringen. Förutom Öresundsvägens nya dragnings ligger övrig utveckling i denna del av Västerbro så långt fram i tiden att det inte finns någon känd, detaljerad struktur för hur området kommer att utvecklas.

Det är därför inte möjligt att redan nu veta behov och lämpligaste plats för en nätstation.

Yttrandet medför att text som berör ledningar i och kring Öresundsvägens sträckning har uppdaterats i granskningshandlingarna samt att det i genomförandebeskrivningen framgår vem som tar eventuella kostnader för ledningsflyttar eller andra åtgärder.

Yttrande i granskning (aktbilaga 81)

Detaljplanen ska inte antas förrän frågor kopplat till huvudfjärrvärmeledningen har fått sin lösning. Ledningen är av vital betydelse för staden och oplanerat avbrott är en riskhändelse som får stora konsekvenser.

Vad gäller status i ledningssamordningen så har den i skrivande stund inte kunnat säkerställas att huvudfjärrvärmeledning inte påverkas av Öresundsvägens nya sträckning. I ledningssamordningen har kommunen anpassat höjdsättningen på gatan för att minska risken att huvudledning påverkas men faktum kvarstår att ett antal andra ledningar som korsar ovanför huvudledningen mest sannolikt behöver sänkas. En konsult har tagit på sig att mäta in bland annat fjärrvärme, fiber och el nära Norra Ringen där de stora utmaningarna ligger för att säkerställa att sänkningar av andra ledningar inte påverkar huvudledningen. Krafringen har inte ännu fått ta del av vad inmätningen visade och kan därför inte utesluta att åtgärder blir nödvändiga.

Krafringen har påtalat att om huvudledningen påverkas så har man en ledtid på minst 1 år innan det kan utföras en omläggning. Krafringen Energi har också påtalat att man vill förbereda vägen med skyddsror för en eventuell omläggning i framtiden.

Kommentar

Planbeskrivningens genomförandedel klargör att ledningar som behöver flyttas eller skyddas med anledning av planförslagets genomförande bekostas av exploatören. Den bedömning som är gjord under planarbetet är att aktuell ledning inte kommer att påverkas av ett genomförande av planförslaget. Skulle vidare undersökningar visa på motsatsen är Lunds kommun medvetna om Krafringens långa ledtider för omläggning.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Lunds renhållningsverk

Yttrande i samråd (aktbilaga 41)
Renhållningsverket har inget att erinra.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Yttrande i granskning (aktbilaga 84)
Renhållningsverket har fortsatt inget att erinra.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd

TeliaSonera Skanova Access AB

Yttrande i samråd (aktbilaga 42)
Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga ledningar i nuvarande läge. Skulle Skanova behöva vidta flyttåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploateringen förutsätts den part som initierar åtgärden även bekosta den.

Kommentar

Yttrandet medför att granskningshandlingarna uppdaterats så att det i genomförandebeskrivningen framgår vem som tar eventuella kostnader för ledningsflyttar eller andra åtgärder.

Tele2

Yttrande i samråd (aktbilaga 40)
Tele2 har inget att erinra men ber att bli kallade när det blir aktuellt att samordna nyförläggning.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Yttrande i granskning (aktbilaga 85)
Tele2 har fortsatt inget att erinra men har sedan tidigare meddelat att man är intresserad av att samförlägga och bli kallad till samordningsmöten.

Kommentar

Yttrandet föranleder ingen åtgärd

Organisationer och föreningar

Föreningen gamla Lund

Yttrande i samråd (aktbilaga 44)
Föreningen Gamla Lund har inte något att invända mot planen som sådan men vill gärna inför den fortsatta planeringen anföra att Öresundsvägen är en historisk väg som syns redan på 1704 års karta. Detaljplanen innebär ett mindre ingrepp i den gamla landsvägen där

den nya sträckningen viker av. Resten av vägen berörs inte men det är av vikt att den kvarvarande gamla vägsträckan, som inte längre blir bilväg, i det fortsatta planarbetet bevaras som gång- och cykelväg med exakt den sträckning den har idag, inklusive befintlig dubbelkurva och att befintlig vegetation vid vägen bevaras.

Kommentar

I Västerbroprogrammets strategiplan, som fördjupar utvecklingen av Västerbro från den fördjupade översiktsplanen, föreslås delar av dagens Öresundsvägen att övergå till park. Gamla Lunds förslag att vägsträckningen bevaras som gång- och cykelväg tas med till framtida planarbeten. Utvecklingen av den delen av Västerbro ligger långt fram i tiden och exakta strukturer för bebyggelse, gator, GC-vägar och grönstruktur kommer att undersökas och analyseras mer i detalj först när utvecklingen av etapp 2 av Västerbro påbörjas.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Övriga

Riksbyggen

Yttrande i samråd (aktbilaga 54)

Aktuellt planförslag innebär stora intrång i Riksbyggens fastigheter Gustavshem 2 och 3. Såväl antagande som genomförande av planen kommer att vara helt beroende av att en överenskommelse träffas med Riksbyggen. Riksbyggen utgår från att det finns goda förutsättningar att komma överens om inlösen på sådant sätt att ett formellt expropriationsförfarande inte behöver genomföras. Under sådana förutsättningar har Riksbyggen som utgångspunkt ingen anledning att motsätta sig planen. Ifall en överenskommelse i samförstånd inte kan nås om inlösen hamnar frågan i ett annat ljus eftersom föreslagen plan då innebär stor planskada för Riksbyggen samt intrång i Riksbyggens principiella rätt till pågående markanvändning.

Riksbyggens bedömning är att ett genomförande av planförslaget innebär att Gustavshem 3 blir helt olämplig som fastighet, vilket innebär att total inlösen av hela fastigheten är nödvändig. När det gäller Gustavshem 2 vore det möjligt att endast lösa in en del av fastigheten på sådant sätt att det fortsatt finns utrymme som kan exploateras. Riksbyggen har gjort översiktliga volymstudier vilka visar att Gustavshem 2 kan exploateras med ca 17.000 m² BTA bostäder. Antagandet baseras på 12 meter djupa byggnadsvolymer med 4-6 våningar. Riksbyggen önskar att Stadsbyggnadskontoret bekräftar att det även är kommunens uppfattning att Gustavshem 2 kan bebyggas i enlighet med dessa antaganden.

Riksbyggen noterar att planförslaget avviker från vad som tidigare kommunicerats genom Västerbroprogrammet där Öresundsvägen hade en helt annan sträckning som inte gjorde intrång på vare sig Gustavshem 2 eller 3. Riksbyggen har mot denna bakgrund haft befogade förväntningar på en exploatering av såväl Gustavshem 2 och 3 och volymstudier har tagits fram även för Gustavshem 3. Riksbyggen kan konstatera avseende Gustavshem 3 har dessa volymstudier och utvecklingsarbetet som lagts ner varit förgäves om en exploatering av Gustavshem 3 utesluts. Detta skiljer sig åt från vad som tidigare kommunicerats från kommunens sida.

Eftersom pågående verksamheter inom Gustavshem 2 kommer att fortsätta att bedrivas under en överskådlig tid framöver är det angeläget att kommunen bekräftar att den verksamhet som idag pågår på fastigheten inte kommer att inskränkas, vare sig under byggtiden eller när planen sedermera är genomförd. Av plankartan framgår det inte tydligt nog i vilken mån området som är utlagt som gata gör intrång i befintlig byggnad direkt eller indirekt så att öppningar i fasaden i byggnadens nordöstra hörn blir obrukbara. Riksbyggen önskar ett klagande från kommunen i denna fråga. Om pågående verksamhet och/eller markanvändning inskränks i något hänseende förbehåller sig Riksbyggen rätten att rikta ersättningskrav mot kommunen.

Eftersom Riksbyggens inställning till planen är avhängig att en exploatering av Gustavshem 2 går att genomföra är det viktigt att nu aktuell plan tar höjd för kommande exploatering och att den gata som planeras anläggs på sådant sätt att förutsättningar skapas för en så bra exploatering av Gustavshem 2 som möjligt. Här anser Riksbyggen att detaljplanen mer tydligt bör beskriva vilka åtgärder som vidtas för att en exploatering med bostäder på Gustavshem 2 ska vara möjlig. Kommunen måste särskilt utreda och fundera över föroreningsituationen i området och risken för spridning av föroreningar i anslutning till genomförande av planen. Det är även önskvärt att åtgärder vidtas för att minska bullerpåverkan samt att luftkvalitetsnormer för boende innehålls.

I och med att Riksbyggen är den markägare inom planområdet som påverkas i högst grad av planförslaget och även avser att exploatera Gustavshem 2 i närtid, ser Riksbyggen framför sig att Stadsbyggnadskontoret löpande samråder med Riksbyggen och inte enbart inom ramen för nu aktuellt samråd. Riksbyggen kommer härigenom att kunna ge värdefull input på mer detaljerade frågor rörande tekniska lösningar och gestaltning av vägen utifrån Riksbyggens egna planer på bostadsexploatering på fastigheten. Ett sådant förfarande minskar även risker för motsättningar mellan nu

aktuell detaljplan och Riksbyggens kommande exploatering på Gustavshem 2.

Riksbyggen förutsätter att de ökade dagvattenflöden som förutses som en följd av plangenomförandet tas om hand på kommunens fastighet så att intrånget i Gustavshem 2 blir så litet som möjligt. Riksbyggen önskar ta del av utredningar i takt med att dessa tas fram och noterar i samrådshandlingen att flertalet utredningar är under framtagande.

Kommentar

Sedan samrådet har en överenskommelse om marköverlåtelser träffats mellan Lunds kommun och Riksbyggen som möjliggör ett genomförande av detaljplanen.

Den dragning som finns i den fördjupade översiktsplanen för Öresundsvägen samt i Västerbroprogrammet är bara del av en schematisk struktur. I planprocessen för aktuell detaljplan har olika möjligheter att dra om Öresundsvägen studerats och vägts mot varandra. Aktuellt förslag har bedömts som det mest lämpliga utifrån olika faktorer och det förslag där åtkomst till den marken som krävs, i dialog med fastighetsägarna, bedömts som mest framkomlig.

Under genomförande av planförslaget kommer hänsyn tas till kvarvarande verksamheter så att de fortsatt kan bedrivas så långt det är möjligt. Sedan samrådsskedets avslut finns en överenskommelse mellan Lunds kommun och Riksbyggen om att Lunds kommun ska anstränga sig för att befintliga verksamheter ska kunna fortsätta att vara i byggnaden fram till att en eventuell framtida ny planläggning sker på Gustavshem 2. Det innebär att extra hänsyn kommer att tas till det i utbyggnaden av allmän plats. Exempelvis kommer gång- och cykelbanan på den västra sidan om Öresundsvägen inte att anläggas i ett första genomförandeskede.

En exploatering av delar av Gustavshem 2 ligger inom de senare delarna av Västerbros etapp 2. Förutom detaljplanen för Öresundsvägens nya dragning ligger övrig utveckling i inom etapp 2 så långt fram i tiden att det ännu inte finns någon planerad, detaljerad struktur för hur någon fastighet inom området kan komma att utvecklas. När ett detaljplanearbete blir aktuellt för Gustavshem 2 kommer Riksbyggen, i egenskap av fastighetsägare, vara en självklar part i planarbetet.

Eventuellt ökade dagvattenflöden som en följd av plangenomförandet kommer att tas om hand på kommunens fastighet så långt det är möjligt så att intrånget i Gustavshem 2 blir så litet som möjligt.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Vianor AB

Yttrande i samråd (aktbilaga 63)

Vianor AB vill gärna vara delaktiga i in- och utfarter till fastigheten Gustavshem 2 för att få en bra in- och utfart till sin verksamhet.

Kommentar

Fastighetsägaren till Gustavshem 2 har pågående diskussioner med Lunds kommun som bland annat gäller hur åtkomsten till Gustavshem 2 ska säkerställas på bästa sätt. Hur in- och utfart ska lösas kommer att vara klart innan detaljplanens genomförande.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Ulf Thorsell

Yttrande i samråd (aktbilaga 43)

Planförslaget verkar inte genomtänkt och saknar samordning, framför allt gällande cykel- och gångbanor. Den befintliga tunneln under Ringvägen verkar överhuvudtaget inte inbegripas i planeringen, utan GC-banor leds rakt över ny korsning i markplan.

Idag finns möjlighet att från tunneln även ta sig mot Mobiliarondellen. Ifall ny cykelbana inte ansluts till befintlig cykelbana i tunneln, skall man då köra en omväg dit? Och ifall man kommer på befintlig cykelbana från Gunnesbo, skall man då ledas ut i det nya korset? Kör man via tunneln hamnar man också på fel cykelbana mot körriktningen längs den nya vägen och kommer att behöva korsa denna.

Att bygga "farthinder" för gång- och cykeltrafik är en nödlösning för både bilister och cyklister, speciellt som cyklisters företrädare är tämligen svårt att avgöra för flertalet bilförare. Ljusreglering med magnetslingor och prioriterat grönt för cyklar och gående vore bättre för alla trafikgrupper.

Rent generellt är det en planering för bilar och inte tidsenlig. Om inte cyklister erbjuds snabba och gena vägar lär fler ta bilen.

Kommentar

Den befintliga tunneln under Norra Ringen kommer fortsatt vara den enda vägen att till fots eller med cykel ta sig till motsatt sida om norra Ringen. Granskningshandlingarna kompletteras med både bild och förklarande text så att det tydligare framgår hur det är tänkt att man ska röra sig till fots eller med cykel och korsa vägarna i närområdet, inte minst i riktning mot Mobiliarondellen och Nova Lund.

Yttrandet medför att stycken i planbeskrivningen som rör gång- och cykeltrafik förtydligas med kompletterande text och bild.

Yttrande i granskning (aktbilaga 76)

Om befintlig tunnel skall vara enda passage till Gunnesbo, varför planeras då dubbelsidig gång- och cykelväg på ömse sidor om nya vägen som inte direkt ansluter till befintlig gång- och cykelväg? Och varför dra ut gång- och cykeltrafik mot den nya vägen?

I stället bör det kunna dras i grönområdet och ansluta till befintlig sträckning. Ytan för gång- och cykelbanor längs den nya vägen kan i stället användas till grönska och bullerskydd.

Bygg en gång- och cykeltunnel från Gustavshem 2 under vägen. Denna väg kommer att fungera som en matarled och inte som en stadsgata. Ingen kan gå från rondell längs den befintliga Öresundsvägen idag.

Kommentar

Gång- och cykeltrafik längs med Öresundsvägens nya sträckning är planerad att ske enkelriktad på vardera sidan av Öresundsvägen för att någonstans mitt på sträckan sedan kopplas samman med befintlig gång- och cykelbana i parken. Även fastigheterna väster om Öresundsvägens nya sträckning kommer i framtiden att utvecklas och bebyggas med bostäder, verksamhetslokaler eller andra målpunkter. Ytor för gång- och cykeltrafik planeras i denna detaljplan även för att tillgodose framtida behov.

Med ett fullt utbyggt Västerbro kommer Öresundsvägen vara del av stadsstrukturen på ett annat sätt än vad dagens sträckning är och inte bara uppfattas som en matarled.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd

Sofia och Nicklas Sjölin

Yttrande i samråd (aktbilaga 51)

En rejäl uppfräschning av grönområdena på Kobjer är en mycket efterlängtd samt välbehövlig åtgärd som kommer betyda mycket för de som bor och nyttjar grönområdena i området.

Det finns en oro för ett försämrat utomhus- och inomhusklimat både vad avser avgaser och bullernivåer. Att trafiken flyter smidigare i en rondell än vid ett trafikljus är ingen nyhet och ökade antal start/stopp med motorljud som följd när det blir en väg betydligt närmre oroar rejält.

När vägen är färdigställd behövs nya mätningar på såväl bullernivåer samt avgaser genomföras. Presumptiva mätningar är en sak och verkligheten en annan. Erfarenheterna efter många år boende i Lund är att det inte går att lita på vad som utlovas varför det denna gång behöver finnas på svart på vitt innan förändringen genomförs.

Det finns en förståelse för att rondellen måste avlastas och grundidén att lägga om vägen är inte dålig men om detta ska genomföras måste det också tas hänsyn till de fastigheter som ligger närmst denna förändring och som under flera års tid, trots påtalan till Lunds kommun, inte fått något som helst gehör för ökade bullernivåer från Norra Ringen. Det är nödvändigt att i första hand ta med en bulleråtgärd i denna plan med förslagsvis ett bullerplank och betydligt tätare, vintergrön vegetation så att man ska kunna vistas i sin trädgård utan att behöva skrika till varandra för att bullernivåerna ökat så markant. Om Lunds kommun inte avser avlasta fastighetsägarna närmst denna nya vägsträcka med bullerplank krävs att i andra hand få ett på förhand positivt bygglovsbesked om att på eget initiativ få lov att sätta upp ett 1.80 högt plank runt hela tomten för att sänka bullernivåerna. När det är Lunds kommun som gör så att fastigheterna måste skyddas mot ökat buller ska det inte behöva ansökas om bygglov för detta med medföljande kostnader.

Planen för den nya vägsträckningen samt uppfräschningen av grönområdena är i grunden positiv under förutsättning att kommunen denna gång lyssnar på fastighetsägarna som berörs och låter det sedan lång tid ytterst nödvändiga bullerplank som skydd mot Norra Ringen bli uppsatt.

Kommentar

Redan idag regleras korsningen Norra Ringen/Boställsvägen med trafikljus vilket naturligt leder till start och stopp som en rondell inte gör. Den nya anslutningen för Öresundsvägen kommer att koppla på redan befintlig korsning där trafikljuset kommer att regleras för att uppnå så bra trafikflöde som möjligt. Trafik längs Norra Ringen bedöms inte starta och stanna väsentligt mer än idag som en effekt av att Öresundsvägens anslutning flyttas från Mobiliarondellen.

Bullerutredningen visar att de bostadshus längs med Gustavshemsparken som påverkas av ökade ljudnivåer på grund av Öresundsvägens föreslagna nya dragning är hus där ljudnivån i dagsläget är väldigt låg. Det innebär att aktuella riktvärden för buller vid fasad fortsatt innehålls. Undantaget är bostaden längst i norr med fasad mot Norra Ringen men där genereras inte bullret av aktuellt planförslag utan överskridandet av bullernivåerna härleds till trafik på Norra Ringen.

Det går inte att ge positiva bygglovsbesked utan att en ansökan inkommer. Vill man uppföra ett plank som kräver bygglov måste en bygglovsansökan skickas in, vilket inte berör framtagandet av denna detaljplan.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Yttrande i granskning (aktbilaga 74)

Tyvär tar inte Lunds kommun oron om ökade bullernivåer på grund av ökande, förtätad trafik på allvar. Att använda ord som anser, antar och menar ger inte någon tillit till att förslaget kommer att bli bra eller att det är baserat på direkta fakta utan i stället mer på antaganden.

Oron från de som bor på Lillekrok närmast Norra Ringen är mycket stor, både med hänsyn till nybyggnation på Västerbro och med den utveckling som sker generellt inom Nova- och Mobiliaområdet. Att ursäka höga bullernivåer med att dessa inte kommer från den nytänkta vägen utan från Norra Ringen känns som en nödlösning för att slippa åtgärda de bullernivåer som de som bor längs Lillekrok och Husmansvägen påtalat under flera år. Att mena att en nydragen sträcka, som kopplar an till korset direkt utanför närliggande fastigheter, inte medför ökad trafik eller ökade bullernivåer är ofattbart och lämnar tyvärr mer att önska kring hanteringen av invånarna i Lunds kommun.

Att som boende inte få gehör för något som bör ses som en ganska enkel åtgärd är ytterst beklagligt och faktiskt direkt skamligt. Det borde vara i kommunens intresse att inte bara de inom nybyggda Västerbro ska trivas utan även de som bott på Kobjer i många år.

Om inte bullernivåerna avses åtgärdas med bullerplank längs den sträckning som blir mest utsatt av den ökade trafiken krävs andra åtgärder. Nya bullermätningar utförda på flera tidpunkter på olika vardagar måste genomföras när nya vägsträckningen varit i bruk någon månad. På grund av fler stillastående fordon i det nya korset måste även mätningar avseende utsläpp av avgaser i närområdet utföras.

Kommentar

Den nya dragningen av Öresundsvägen kommer att generera trafikbuller men trafikbullret från Norra Ringen kommer fortsatt vara det som dominerar ljudbilden för aktuell fastighet. Anlitad konsult som tagit fram bullerutredningen har i sin utredning kommit fram till att riktvärden för ljudnivå för nybyggnation av väg innehålls för alla beräknade scenarion med undantag för bostadsfasaden mot Norra Ringen där överskridandet härleds till befintligt buller från den statliga vägen.

Inom kommunen är det tekniska förvaltningen som ansvarar för att åtgärda trafikbuller och information om bullerskyddsåtgärder och ekonomisk ersättning går att få via kontakt med förvaltningen eller på kommunens hemsida. Tekniska förvaltningens ansvar gäller dock enbart buller från kommunala gator. För att undersöka om man har rätt till bulleråtgärder från statlig väg finns information och instruktioner på Trafikverkets hemsida.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Kerstin Hansen

Yttrande i samråd (aktbilaga 55, 62)

Det beskrivs i planhandlingarna att ingen miljökonsekvensbeskrivning behövs, att en flytt av Öresundsvägen kommer att ha goda effekter på belastningen på Mobilierondellen och att den ändrade Öresundsvägen ska bli "kapacitetshöjande" för Norra Ringen. En ändrad vägsträckning innebär bara att problemen flyttas några hundra meter och att den samlade trafikmängden tillåts öka i ett redan mycket hårt belastat område. Det är ohållbart och det måste tas ett helhetsgrepp.

När det är som värst står trafiken stilla runt Mobilierondellen och inne på Nova- och livsmedelsområdet kan det bli helt igenproppat där hundratals motorer går på tomgång. Det beror på dålig planering sedan länge. Den som vill storhandla i Lund måste ta sig genom hela stan med bil. Nova-området har också vuxit rejält vilket inneburit en mycket stor trafikökning för den här delen av Lund. När nordvästra Lund nu ska växa ytterligare måste planeringen omfatta mycket mer än bara trafiken på Öresundsvägen.

Förbjud genomfart på Öresundsvägen så att den i första hand används enbart av dem som bor och arbetar i området. Fartdämpande åtgärder kan vidtas på den nya delen av vägen. Avsikten med Öresundsvägen får inte vara att öka Norra Ringens kapacitet för där kör redan för många bilar.

Det är olyckligt att nya vägar dras nära befintlig bebyggelse i Kobjer som redan är hårt trafikbelastat och omgärdat av vägar och järnväg. Nuvarande vägdragning är för övrigt medeltida, vilket kan vara värt att beakta. Om den nya dragningen av vägen innebär ökad trafikbelastning, avgaser och buller för Kobjer ska planförslaget avvisas.

Det hänvisas till en trafiksimulering av Mobilierondellen från 2012 men vilken relevans har den idag med alla de förändringar som skett.

Det bör sättas som ett absolut mål att trafikmängden i nordvästra Lund inte får öka, trots utbyggnad på Västerbro. Den bör istället minska och

tydliga mål sätts. Det handlar om livskvalitet och hälsa för alla att minska hela trafikflödet.

Redovisa tydligt dagens trafikmängd och förväntad trafikmängd i det fall trafiken tillåts växa proportionerligt mot den förväntade befolkningstillväxten i området.

Stadsbusstrafiken är i grunden felplanerad. Utöka gärna med bussar i en ringlinje runt Lund, samt direkt från vissa områden, så att det går att snabbt ta sig till Nova och livsmedelsområdet från Lunds ytterområden utan att byta buss inne i centrum. Dagens alternativ tar allt för lång tid. Bättre kollektivtrafik ger minskad biltrafik.

Själva Nova-området är helt och hållet utformat för bilar och borde göras lättare att cykla eller gå till och i. Följden blir att man tar bilen och kör även mellan de olika anläggningarna i området, med ökad trängsel och utsläpp som följd.

Det är bra och kan bli riktigt fint att Öresundsvägen görs så grön och barnvänlig som möjligt. Grönska och bilfrihet bör vara ambitionen för området i stort. Kommunen bör som minst försöka hålla en nollvision vad gäller trafikhanseende i utvecklingen av Västerbro, det vill säga inte öka trafikmängd, utsläpp eller buller trots att en ny stadsdel byggs. Tillsätt gärna en speciell arbetsgrupp med uppdrag att minska nuvarande trafik för såväl befintliga områden som nya i och kring Västerbro. Det är positivt att bostäder byggs men det måste innebära att miljön runtomkring förbättras. Det går att bygga klimatneutralt och att minska trafiken är ingen omöjlig uppgift.

Vad som i planhandlingarna beskrivs som en "upplevda otryggheten" i Kobjers grönområden idag känns inte igen men det hindrar inte att de kan förbättras, helst utan att förminska dem. Att asfalt försvinner är utmärkt.

Kommentar

Sedan samrådet har en trafikanalys tagits fram av konsult i samarbete mellan Lunds kommun och Trafikverket för att studera effekterna av att koppla bort Öresundsvägen från Mobiliarondellen och koppla på en ny anslutning på Norra Ringen enligt planförslaget. Att Öresundsvägen kopplas från Mobiliarondellen och en ny anslutning till Norra Ringen byggs bedöms höja kapaciteten i trafiksystemet.

Öresundsvägens omdragning finns med i den fördjupade översiktsplanen för Öresundsvägen med omnejd, antagen av kommunfullmäktige i Lund 2018-01-25. Aktuellt planförslag är en del i genomförandet av intentionerna i den fördjupade översiktsplanen.

Genom att flytta Öresundsvägens sträckning kommer Skånetrafiken kunna förbättra busslinjerna genom Nova- och Mobiliaområdet. Västerbros läge på gångavstånd till Lund C, med väldigt bra tillgång till kollektivtrafik, skapar goda förutsättningar för den som vill och kan resa kollektivt. Avståndet till större matvarubutiker är också kort för den som i framtiden bor och vistas i Västerbro. Inom Västerbro skapas även fler och bättre cykelbanor än idag, allt för att minska bilberoendet.

Öresundsvägen är en del av huvudgatunätet i Lund. Det kommer inte bli förbjuden genomfart men vägen kommer i framtiden inte ha samma karaktär av genomfartsled som den har idag.

Framtagen bullerutredning visar att riktvärden för buller inte överskrids för de bostäder som ligger närmast den nya vägsträckningen. Även om boende kan uppleva en höjning av ljudnivåerna så innehålls riktvärdena för buller med god marginal.

Som en del av den trafikanalys som genomförts inför granskningen har aktuella siffror på flöden tagits fram som därmed uppdaterar de från 2012 som samrådshandlingen hänvisar till.

I Lunds kommuns gällande översiktsplan finns ett mål att all resandeökning inom planperioden ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Inom Västerbro arbetas det därför med mål och strategier för hur boende och yrkesverksamma i Västerbro ska kunna välja klimatsmarta resandealternativ. En del i en hållbar utveckling, utöver ett utvecklat nät för gång- och cykel, är det planerade kollektivtrafikstråket i Västra Esplanaden.

Förväntad trafikmängd har adderats till granskningshandlingarna. Framtida trafikmängd på Öresundsvägen som presenteras i handlingarna tar höjd för en förväntad utveckling av Västerbro.

Ett av syftena med att planlägga för en ny dragning av Öresundsvägen är att Skånetrafiken ska dra om busslinje 2 så att den i framtiden kör via den nya Öresundsvägen för att bättre täcka upp Mobilia- och Nova-området. Generella frågor om stadsbusstrafik eller trafikproblem kopplade till Nova-området hanteras inte i den här detaljplanen.

Gång- och cykelbanorna genom Västerbro, och de som föreslås i aktuell detaljplan, kommer att bidra till att det blir lättare att cykla från centrala Lund till framför allt Mobiliaområdet.

Yttrandet medför att text om effekter på Mobiliarondellen och Norra Ringen på grund av en flytt av Öresundsvägen förtydligas samt att

aktuella siffror för dagens och förväntade trafikmängder adderas granskningshandlingarna.

Mahmud Sultan Kadir

Yttrande i samråd (aktbilaga 56)

Den föreslagna gatudragningen gör verksamheten som bedrivs på fastigheten Gustavshem 2 omöjlig att bedriva. En stor del av den hyrda utställningsplatsen för bilförsäljning går bort på grund av planförslaget och detta berövar all möjlighet till handel i framtiden. Varför kan inte gatusträckningen dras mer åt österut för att inte inverka på pågående verksamhet?

Kommentar

I planprocessen för aktuell detaljplan har olika möjligheter att dra om Öresundsvägen studerats och vägts mot varandra. Aktuellt förslag har bedömts som det mest lämpliga utifrån olika faktorer och det förslag där åtkomst till den marken som krävs, i dialog med fastighetsägarna, bedömts som mest framkomlig.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Gertrud Ekelöw och Kenneth Nilsson

Yttrande i granskning (aktbilaga 78)

Redan i samband med omläggningen av Öresundsvägen måste det utföras bullerskyddande åtgärder, bullerplank, bullervall eller liknande, längs den nya vägsträckningen för att minska trafikbullret för de som bor längs Gustavshemsparken.

Kommentar

Framtagen bullerutredning visar att riktvärden för buller, även efter omdragningen av Öresundsvägen, innehålls med marginal för de bostäder som ligger närmast den nya vägsträckningen. Undantaget är bostaden längst i norr där riktvärdet överskrids vid fasad mot Norra Ringen men det bullret härleds till trafik på Norra Ringen och inte från aktuell flytt av Öresundsvägen.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Anna JanOls

Yttrande i granskning (aktbilaga 79)

Kobjer är i dagsläget omgiven av vägar där det går tung trafik. Som boende på Qvantenborgsvägen störs man i dagsläget redan mycket av trafiken från Norra Ringen, av den nya hundrastgården samt av ökad trafik på Kobjer. Det finns härliga grönområden i anslutning till Gustavshemsvägen där många människor promenerar eller cyklar till

och från Nova och Mobilia. Öka inte den bilburna trafiken i området, utöka i stället bussturerna eller göra cykelvägarna mer attraktiva. Vi behöver tänka på miljön i större utsträckning än tidigare och borde uppmuntra människor i det nya området att ta cykeln i stället för bilen.

Det är inte rimligt att bygga ytterligare vägar runt Kobjer och i form av en väg från Västerbro till Mobilia. Varför förstöra ett härligt naturområde, öka trafiken i ett redan belastat område samt medverka till att människor tar bil i stället för cykel?

Önskan är att dessa synpunkter tas i beaktan och att det istället satsas på förbättrade cykelvägar och busslinjer till Mobilia och Nova för att göra det lättare för människor att ta sina bilar. Det måste tänkas på både på miljön och på de människor som bor i området. Vad gör det med våra barn att ständigt höra ljud susande av trafik i öronen?

Kommentar

I Lunds kommuns gällande översiktsplan finns mål att all resandeökning inom planperioden ska ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Inom Västerbro arbetas det därför med mål och strategier för hur boende och yrkesverksamma i Västerbro ska kunna välja klimatsmarta resandealternativ. En del i en hållbar utveckling inom Västerbro, utöver att planera för ett utvecklat nät för gång- och cykel, är det planerade kollektivtrafikstråket i Västra Esplanaden. I samband med Öresundsvägens ny dragning kommer Skånetrafiken att förbättra kopplingen till Mobilia/Nova Lund med en ny busslinje.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

Henrik Hammar och Anita Ceder-Hammar

Yttrande i granskning (aktbilaga 80)

Som närboende hyses en oro för betydligt ökad trafik med medföljande buller. Tydligt ska även kollektivtrafiken gå på den planerade nya Gustavshemsparkvägen.

I underlaget finns någon form av genomförd simulering/genomförd bullermätning. Uppfattningen är att trafiken på vägen kommer att öka avsevärt med ökat buller som följd. Därför önskas att kommunen genomför en bullermätning för att fastställa bullersituationen just nu och att man som fastighetsinnehavare kallas till tillfället för mätningen för att bevittna hur den genomförs.

Det står i handlingarna att ianspråktagande av parkmark ska kompenseras genom en höjd kvalitet i den kvarvarande parken samtidigt som ny parkmark tillkommer. Vad kan förväntas i form av "höjd kvalitet"?

Vilken trafikmängd planeras för Gustavhemsvägen?

Kommentar

Bullerutredningen visar att riktvärden för ljudnivå för nybyggnation av väg innehålls med marginal för de bostäder som ligger närmast den nya vägsträckningen. Det gäller för alla bostäder och för alla beräknade scenarion med undantag för en fastighet närmast Norra Ringen där riktvärdet överskrids för en fasad. Överskridandet härleds där till befintligt buller från den statliga vägen och inte till den nya dragingen av Öresundsvägen.

Om man har frågor eller söker information om buller och eventuell möjlighet till att ansöka om ersättning för bullerskyddsåtgärder kan man ta kontakt med tekniska förvaltningen som ansvarar för att åtgärda trafikbuller inom kommunen. Tekniska förvaltningens ansvar gäller dock enbart buller från kommunala gator. För att undersöka om man har rätt till bulleråtgärder från statlig väg finns information och instruktioner på Trafikverkets hemsida.

Höjd kvalitet i Gustavshemsparken kan exempelvis innebära att det genomförs insatser för att förbättra belysning, utveckla och förädla vegetationen med mer blomning, upplevelsevärden, biologisk mångfald och lekmöjligheter eller utveckla aktivitetsytor i form av lekplats eller få in inslag av träning.

Gustavhemsvägen kommer fortsatt ha en begränsad trafikmängd och samma funktion som idag, för åtkomst till befintliga verksamheter.

Yttrandet föranleder ingen åtgärd.

SAMLAD BEDÖMNING

Planförslaget skapar förutsättningar för att Västerbro ska kunna omvandlas i enlighet med den fördjupade översiktsplanen för Öresundsvägen med omnejd samt för att förverkliga Västerbroprogrammets mål och intentioner. Omdragningen av Öresundsvägen är ett av de första stegen i omvandlingen från verksamhetsområde till stadsdelen Västerbro och är en förutsättning för att kunna skapa en ny gatu- och kvartersstruktur. Det behövs en utveckling av infrastrukturen för att möjliggöra hållbara transporter till och inom området samt för att kunna möta krav som ställs på trafikmiljön.

I planförslaget har allmänna och enskilda intressen sammanvägts och en anpassning utifrån omgivningen gjorts. Det allmänna intresset att utveckla Öresundsvägens industriområde till den nya stadsdelen

Västerbro väger tyngre än enskilda intressen. Det är även ett allmänt intresse att förbättra trafiksituationen som råder på riksintresset Norra Ringen genom att minska trafikallsträngen till Mobiliarondellen.

Planförslaget bedöms inte innebära betydande miljöpåverkan. Effekter på hushållning av mark, vatten och andra resurser bedöms som små. Planförslaget innebär att kvartersmark och del av befintlig parkmark övergår till gata samtidigt som en del befintlig gatumark övergår till parkmark. Lanspråktagande av parkmark kommer att kompenseras genom höjd kvalitet i den kvarvarande parken samtidigt som ny parkmark tillkommer.

Under samrådstiden inkom synpunkter som handlade om effekter av att Öresundsvägen dras om enligt förslaget samt förväntade negativa konsekvenser i form av exempelvis ökat buller eller andra trafikstörningar för boende i närområdet. Synpunkter framfördes också gällande oklarheter i framtida gång- och cykelkopplingar och varför vägen föreslås att dras enligt planförslaget och inte såsom den fördjupade översiktsplanen för området redovisar.

Efter samrådet togs en trafikanalys fram där påverkan på och konsekvenser för Mobiliarondellen och Norra Ringen utreddes ytterligare och handlingarna kompletterades i dessa frågor. Handlingarna förtydligades också gällande buller i park och för boende i närområdet samt kompletterades vad gäller framtida kopplingar för gång- och cykeltrafik. I övrigt gjordes främst redaktionella ändringar i både plankartan och planbeskrivningen inför granskningstiden.

Under granskningstiden inkom liknande synpunkter som under samrådstiden gällande effekter och negativa konsekvenser för närboende till följd av Öresundsvägens nya dragning. Det inkom även fortsatt frågor om detaljplanens föreslagna gång- och cykelkopplingar. Efter granskningen har, utöver redaktionella ändringar och förtydliganden i planbeskrivningen och plankarta, text om hantering av befintligt skyddsrum inom planområdet adderats.

Stadsbyggnadskontorets bedömning är att föreslagen ny sträckning av Öresundsvägen är den mest lämpade. Planförslagets påverkan på omgivningen i form av exempelvis ökat buller, eller andra störningar från trafiken, är marginell och inom nivåer som anses rimliga i en stad av Lunds storlek och karaktär.

Samrådet och granskningen resulterade inte i några förändringar av planförslaget. Detaljplanens huvuddrag och tidigare gjorda avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen kvarstår. Den samlade



bedömningen är att planens genomförande inte bedöms medföra någon olägenhet i den mening som avses i PBL kap 2 § 9.

Följande justeringar har gjorts efter granskningen.

Plankarta:

- Redaktionella ändringar
- Redaktionell ändring av planområdesgränsen för anpassning till framtaget projekteringsunderlag.

Planbeskrivning:

- Redaktionella ändringar

STADSBYGGNADSKONTORET I LUND

Maria Milton
Planchef

Daniel Mathiasson
Planarkitekt