



Planbeskrivning detaljplan för del av Väster 7:1 m. fl. (Lund C trafik västra sidan)

Samrådshandling

Upprättad 2025-11-10

PÄ 15/2017

1281K-P

Standardförfarande



Innehåll

Planbeskrivning detaljplan för del av Väster 7:1 m. fl. (Lund C trafik västra sidan)	1
Vad är en detaljplan?	1
Planprocessen	1
Vill du komma i kontakt med oss?	1
Sammanfattning	2
Inledning.....	3
Planens syfte	3
Planförfarande	3
Planhandlingar	3
Övriga handlingar.....	3
Plandata	3
Tidigare kommunala ställningstagande	6
Kommunstyrelsens mål.....	6
Planuppdrag och/eller inriktningsbeslut.....	6
Översiktsplanering	6
Ramprogram Lund C.....	6
<i>Lund C, västra sidan, i ramprogrammet.....</i>	<i>7</i>
Gällande detaljplaner.....	8
Förutsättningar	9
Markanvändning, bebyggelse och stadsbild	10
Natur	13
Grönstruktur och offentliga rum.....	13
Trafik och gator	15
Teknisk försörjning.....	16
Hälsa och säkerhet	17
Undersökning om planen kan medföra en betydande miljöpåverkan	19
Planförslag.....	20
Övergripande karaktär och disposition	20
Markanvändning och stadsbild	21
Natur, grönstruktur och offentliga rum	22
Trafik och gator	25
Hälsa och säkerhet	35
Avvägning mellan motstående intressen	38

Genomförande.....	39
Organisatoriska åtgärder.....	39
Tekniska och ekonomiska åtgärder.....	39
Fastighetsrättsliga åtgärder	39
Konsekvenser.....	41
Konsekvenser som följd av avvägningar mellan motstående intressen	41
Konsekvenser för fysisk miljö.....	41
Konsekvenser för hälsa och säkerhet.....	43
Sociala konsekvenser	43
Fastighetsrättsliga konsekvenser	43
Övriga konsekvenser	44

Vad är en detaljplan?

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.



Vill du komma i kontakt med oss?

Christoffer Lindskov

Planarkitekt

Daniel Wasden

Planchef

Telefon: 046-359 50 00

E-post: samhallsbyggnad@lund.se

Bilder och illustrationer tillhör samhallsbyggnadsförvaltningen om inte annat anges. Framsida är gjord av Sydväst Arkitekter.

Sammanfattning

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en välfungerande trafiksituation och angöring till Lund C samt att koppla Bjerredsparken till en ny entréplats vid Mittelbron.

För att skapa en hållbar helhetslösning för trafikstrukturen runt Lund C behöver angöringslägen åstadkommas på den västra sidan för både privatbil, taxi, långfärdsbussar och ersättningsbussar.

För att möjliggöra detta behöver Lokföraregatan få en breddad sektion som tillåter mötande fordon samt en angöringsplats för taxibilar. Idag har Lokföraregatan en smal gatusektion som inte möjliggör angöring eller parkering längs den östra sidan av gatan. Bruksgatan förlängs söderut längs plattform 6 och möter en förlängning av Landstingsgatan. Detta skapar en körbar länk för busstrafik som stannar nära tågresenärerna. Bruksgatan stannar i dagsläget vid Mittelbrons västra nedfart och fortsätter inte söderut. Ytan som tas i anspråk används som trädgårdsyta och avskärmning för de närbelägna bostäderna i byggnaderna på fastigheten Bjarredsbanan 1.

Landstingsgatan får också en breddning för att bättre möjliggöra mötande fordon.

Även om trafiken ökar har den västra sidan en lugnare prägel med det uppskattade parkstråket och bostadsmiljöerna som behöver bevaras och utvecklas tillsammans. Det är viktigt att skapa en god balans mellan trafikens framkomlighet och en utveckling av den västra sidans karaktäristiska drag.

Genom uppförande av föreslagna trafiksäkerhetsåtgärder och bullerdämpande åtgärder anser Stadsbyggnadsförvaltningen att detaljplanens genomförande inte kan anses ge upphov till olägenheter enligt vad som avses i 2 kap. 9 § PBL.

Det allmänna intresset att åstadkomma en hållbar kapacitetsförstärkning av kollektivtrafikresande både lokalt och regionalt ställs mot de enskilda intressena om att bevara närmiljön runt bostadshusen som i dagsläget.

Planområdets area: 10170 kvadratmeter

Allmän plats torg/park area: 7770 kvadratmeter

Kvartersmark: 2400

Inledning

Planens syfte

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en välfungerande trafiksituation och angöring till Lund C samt att koppla Bjeredsparken till en ny entréplats vid Mittelbron. För att skapa en hållbar helhetslösning för trafikstrukturen runt Lund C behöver angöringslägen åstadkommas på den västra sidan för både privatbil, taxi, långfärdsbussar och ersättningsbussar.

Planförfarande

Detaljplanen hanteras med ett utökat förfarande eftersom planen bedöms vara av betydande intresse för allmänheten.

Detaljplaneprocessen följer plan- och bygglagen SFS 2010:900.

Planhandlingar

- Lund C Västra sidan - förslag till inriktning för trafiken
- Ramprogram för Lund C
- Plankarta med bestämmelser
- Planbeskrivning och illustrationer

Övriga handlingar

- Bullerutredning, Ensucon AB, 2025-10-24
- Förstudie Landskap, Sydväst arkitektur och landskap, 2025-05-28
- Inriktningsbeslut för trafiken västra sidan, Lunds kommun, 2019-11-19

Plandata

Planområdet är cirka 10000 kvadratmeter och beläget längs Lokföraregatan och en förlängning av Landstingsgatan/Bruksgratan samt längs Västra stationstorgets kant.

Inledning



Planområdets läge över flygbild.

Läge

Planområdet omfattar delar av fastigheterna Väster 7:1, Bjärredsbanan 1, Innerstaden 1:1, Landstinget 4 och Stinsen 3.

Tidigare kommunala ställningstagande

Kommunstyrelsens mål

Kommunstyrelsen (KS) fastställde i april 2011 följande mål för utvecklingen av området kring Lund C:

- Ett attraktivt stationsområde och välfungerande resenärsservice för ett avsevärt ökat resande de närmaste 20 - 30 åren.
- Ett positivt första möte med Lund och dess stadskärna.
- Goda anslutnings- och bytesmöjligheter.
- Områdets förutsättningar som handels- och mötesplats förstärks.
- En robust struktur oavsett järnvägens framtida höjdläge.

Dessa mål har varit vägledande under arbetet med ramprogrammet och respektive delområde har kontinuerligt utvärderats mot den fastställda målbilden.

Planuppdrag och/eller inriktningsbeslut

Tekniska nämnden inkom tillsammans med Lunds kommuns parkeringsbolag 2017-04-05 med ansökan om ny detaljplan för Landstinget 4 och del av Väster 7:1 m.fl.

2017-09-21 beslutade Byggnadsnämnden om planuppdrag med utökat förfarande för del av Väster 7:1 m.fl. (Lund C, västra sidan). Syftet är att skapa goda angöringsmöjligheter till centralstationen från väster och samtidigt möjliggöra en god stadsmiljö. Som tillägg till planuppdraget beslutade Byggnadsnämnden även att: "ge Samhällsbyggnadsförvaltningen i uppdrag att genom detaljplan pröva lämpligheten av att möjliggöra en ny trafiklösning och angöring till Lund C samt att koppla Bjeredsparken till en ny entréplats vid Mittelbron och pröva lämpligheten av nya byggrätter".

Inriktningsbeslut för trafikstrukturens ändring från ramprogrammet fattades i Byggnadsnämnden 2018-11-22.

Översiktsplanering

Detaljplanens syfte anses vara förenlig med Länsstyrelsens yttrande över Lunds översiktsplan 2018.

Ramprogram Lund C

Lunds kommun har i samverkan med Skånetrafiken, Jernhusen och Trafikverket under en tid planerat för kapacitetsförstärkning och en attraktivare stadsmiljö kring Lunds centralstation. 2015-03-10 upprättades ett ramprogram för Lund C och 2015-11-19 beslutade

Tidigare kommunala ställningstagande

Byggnadsnämnden att detta ska ligga till grund för kommande detaljplanering.

Kommunstyrelsens arbetsutskott – strategisk samhällsplanering (KSau) behandlade inriktningen för den fortsatta planeringen, efter ramprogrammets samråd, på sitt sammanträde 2015-10-19.

KSau beslutade att i grunden godkänna förslaget till ramprogram för Lund C inför Byggnadsnämndens inriktningsbeslut, samt att betona att detaljplanearbetet efter beslut om inriktning ger möjlighet för:

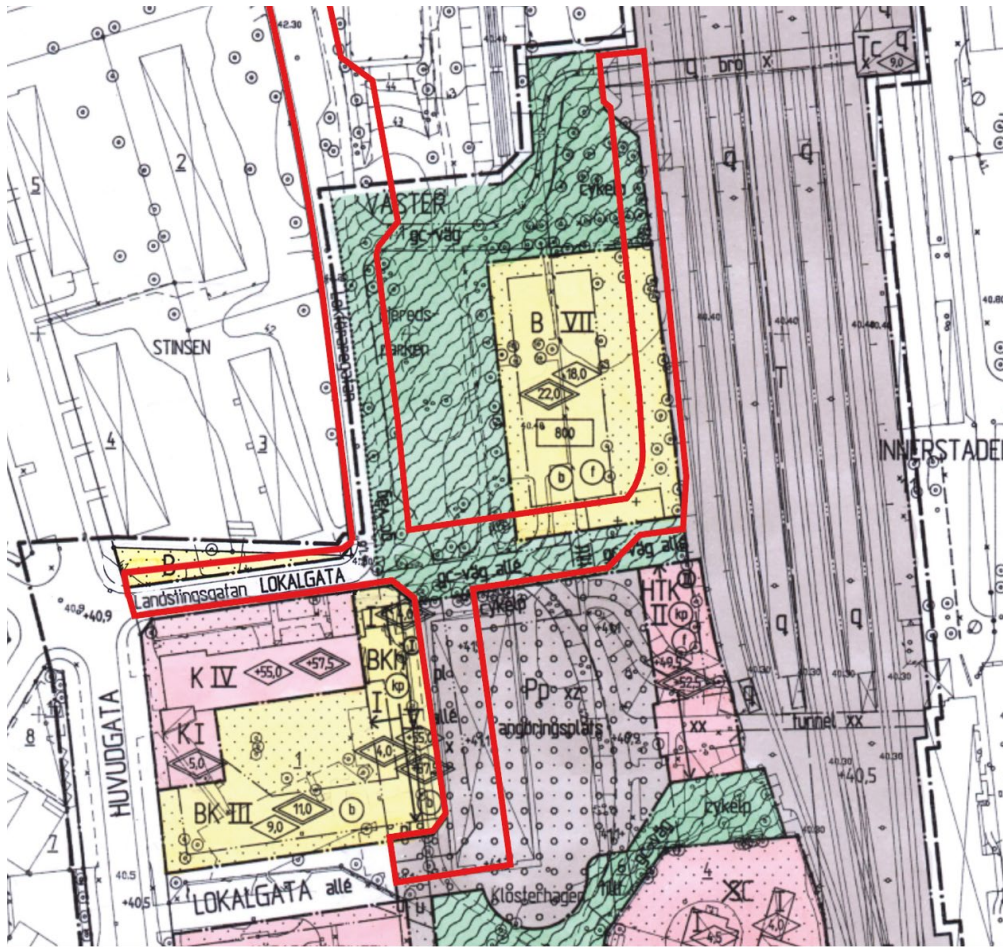
- en utökad Mittelbro med större inslag av service och kommersiella lokaler
- en sammankoppling med Resecentrum och den planerade byggnationen i kvarteret Spoletorp med bredare Mittelbro eller en gångbro.
- Redovisa hur service, mötesplatser, intermodalitet och kommersiella möjligheter kan utvecklas för att möjliggöra en modern funktionell stationslösning, som även klarar ambitionen om höghastighetståg
- Redovisa hur resenärsfunktioner och arkitektonisk kvalitet och attraktivitet i stationsfunktionen kan utvecklas och finansieras och möjliga konsekvenser av detta.

Lund C, västra sidan, i ramprogrammet

En entréplats i anslutning till Mittelbron och en ny centralstationsbyggnad över spåren ska utgöra en tydlig entré till Lund C från väster. Centralstationsbyggnaden utformas som en fristående märkesbyggnad med framsidor åt stationsområdet och Bjeredsparken.

När Bangatan stängs för biltrafik kommer i första hand den västra sidan att ta hand om bilangöringen till stationen, såväl privatbilar som taxi. Lokföraregatan föreslås bli tillfart till stationens västra sida och utformningen ska, enligt ramprogrammet, prövas i kommande detaljplanering.

Gällande detaljplaner



*Detaljplan för kvarteret Häradshövdingen m fl i Lund, (västra angöringen).
Nytt planområde markerat med röd linje.*

Genomförandetiden för gällande detaljplan gick ut 2004-01-12.

Förutsättningar



Detaljplan för Kristallen 1, m fl. i Lund. Nytt planområde markerat med röd linje.

Genomförandetiden har gått ut 2016-03-25.

Förutsättningar

Lund C är en av landets största centralstationer, med cirka 54 000 resenärer per dag. De största resenärslödena leds ut mot den östra sidan, och upp mot de stora arbetsplatserna såsom sjukhuset, universitetet och Ideon. För att avlasta den östra sidans mycket ansträngda trafiksituation har en viktig del av arbetet med Lund C varit att utveckla den västra sidan med trafikförstärkning, nya målpunkter och attraktiva lägen för lokaler/mötesplatser. Med ökad stadsmässighet på båda sidor om spåren blir miljön mer lättorienterad och logisk. Förbättrade kopplingar över och under spårområdet flätar samman staden.

Förutsättningar

Bjeredsparken är en värdefull miljö och betydelsefull utifrån gröna, rekreativa och ekologiska värden. Parken är en kvalitet och konkurrensfördel för Väster. Rätt gestaltad kan den även efter omvandlingen vara ett attraktivt stadsrum som lyfter området kring Lund C som helhet. Bjeredsparken som koppling från Västerbro till Stadsparken och Hedda Andersson-gymnasiet, Arenan och Hardebergaspåret, gör den än mer betydelsefull.

Utmaningen i arbetet med trafiklösning och angöring på västra sidan har varit att hitta en god balans i trafikens framkomlighet och samtidigt utveckla den västra sidans unika drag. Som bäst blir stadsmiljön när trafikstrukturen understödjer nya målpunkter, framsidor och samtidigt ger parken möjlighet att utvecklas. Rätt placerad utgör trafiken ramen för en attraktiv och levande helhet.

Markanvändning, bebyggelse och stadsbild

Planområdet omfattar bland annat Lokföraregatan från Vävaregatans anslutning ner till Landstingsgatan med en breddning in i Bjeredsparken. På denna sträcka är Lokföraregatan näst intill enkelriktad på grund av sitt smala mått.



Lokföraregatan har en smal profil som gör gatan besvärlig att trafikera dubbelriktat.

Västra stationstorget anlades 2001 och har en används i dagsläget för angöringstrafik och parkering. Torget har viss trädplantering, men på grund av bristande förutsättningar för rotsystem och omgivande trafik, har trädbeståndet inte utvecklats speciellt mycket.

Förutsättningar

När Lokföraregatan nått ner till Västra stationstorgets hörn övergår den till Landstingsgatan.



Landstingsgatan möter Lokföraregatan.

Planområdet innefattar en förlängning av Landstingsgatan som möter en förlängning av Bruksgatan längs plattform 6. Det innebär att planområdet löper förbi Västra stationstorgets norra sida, förbi LKF-bostadshuset och norrut upp längs järnvägen.

Detta är i dagsläget till hälften en del av Trafikverkets mark med en slänt upp mot bostadsgården till LKF-husen, och till hälften en del av själva bostadsgården.

Förutsättningar



Det är i detta läge en ny gata föreslås anläggas. Till vänster i bild, kommunal mark, till höger Trafikverkets planterade slänt och LKFs bostadsgård.



Slänten från perrong 6 har en höjdskillnad och skapar en avskärmande effekt av grönska mot spårområdet för bostadsgården bakom.



Slänten och bostadsgården längs perrong 6 sett söderifrån.

Natur

Biotopskydd

Detaljplanens område har inte någon biotopskyddad grönstruktur. De trädbestånd som står på rad har inte stamtjocklek som gör att de biotopskyddas som allé.

Grönstruktur och offentliga rum

Bjeredsparken är ett viktigt nord-sydligt grönt stråk på den västra sidan av Lund. Parken kopplar Västra stationstorget och Klosterkyrkan upp mot Sockerbruksområdet och Västerbro. Parken används både för spontana uppehåll och som transportväg runt stationsområdet. Parken fick sin nuvarande form på 1940-1950talet och fungerade som en zon mellan industri- och järnvägsområde och bostäderna längs Lokföraregatan.

Grönprogram

Grönprogrammet nämner inte Bjeredsparken specifikt men programmet betonar god tillgänglighet till upplevelserika och inkluderande grönmiljöer som främjar rekreation och naturupplevelser. Bjeredsparken, med lekplats, utegym och gång- och cykelbanor, bidrar till detta mål. Parken erbjuder även ett tillskott till den gröna infrastrukturen i staden, även om planteringarna inte har så stort omfång.

Förutsättningar

Grönplanens begrepp närpark (areal 1-3 ha) kan appliceras på Bjeredsparken. Dessa parker bör nås inom 300 meter vilket gör parken viktig för många närbelägna bostäder, både nybyggd och äldre bebyggelse.

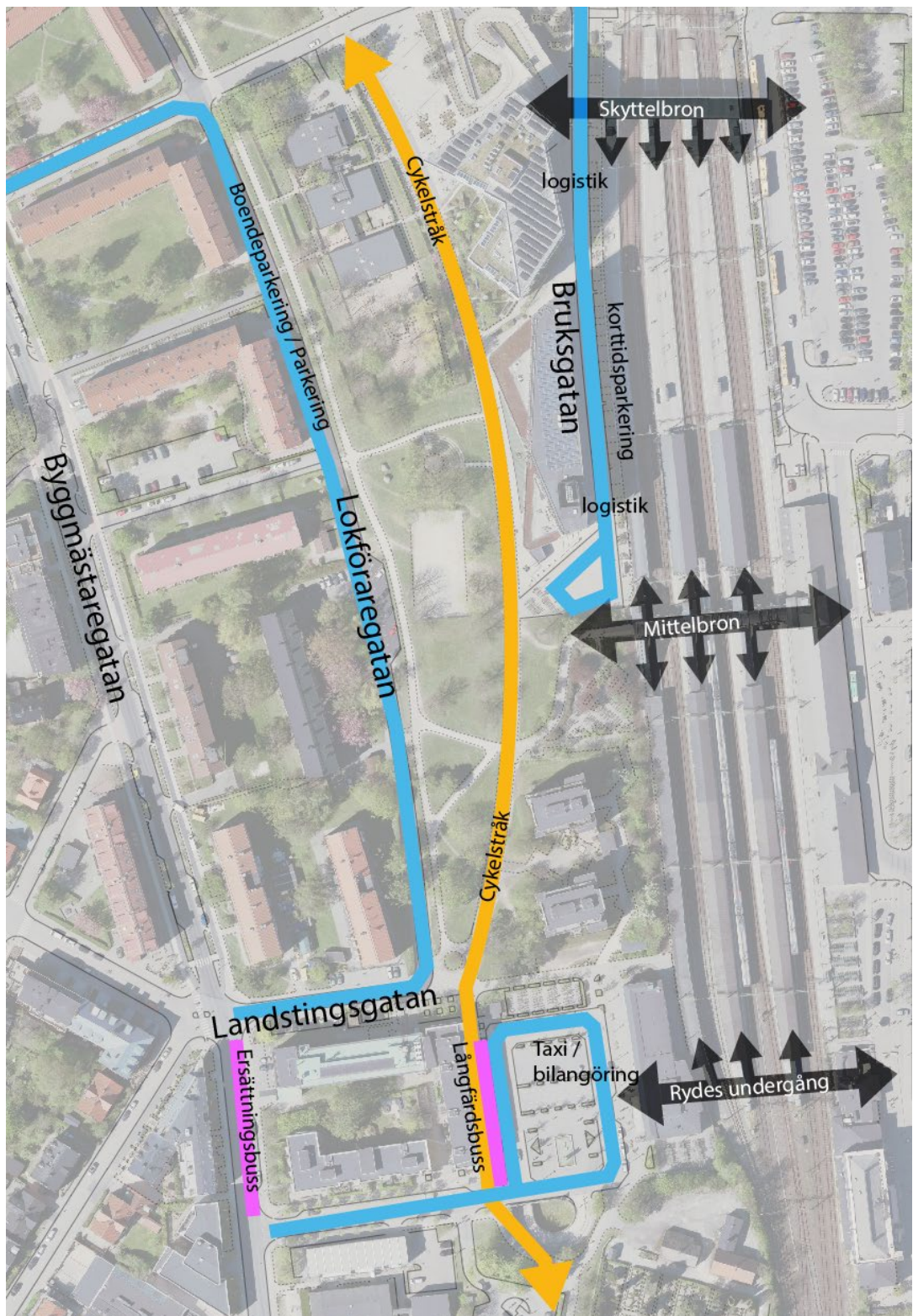
Topografi och vegetation

Detaljplaneområdet är relativt flackt. Det sker en svag lutning norrut, men totalt är skillnaderna i markhöjd cirka 2,5 meter.

Friytor, lek och rekreation

Bjeredsparken används för både lek och rekreation och är en populär grönyta i den täta stadsstrukturen i Lunds innerstad.

Trafik och gator



Övergripande trafiksituation på västra sidan av Lund C.

Bil och kollektivtrafik

Angöring till Lund C sker till stor del i dagsläget via Västra Stationstorget i söder. Redan nu (2025) kommer samtlig taxi från Bangatan att

Förutsättningar

förläggas på den västra sidan. Angöringen vid Västra stationstorget är separerad från Lokföraregatan.

Bruksgatan har i dagsläget en vändplats och fungerar främst för logistik till kontorsbyggnaderna, samt persontransport till Tingsrätten.

Lokföraregatan har en begränsad framkomlighet i dagsläget och fungerar till stor del för boendeparkering och tillfällig parkering vid besök.

Gång- och cykeltrafik

Runt stationens västra sida finns olika sätt att ta sig fram som gång- och cykeltrafikant. Ett av de huvudsakliga stråken är den bågformade gång- och cykelvägen som går längs Bjeredsparken. Det är det i särklass mest trafikerade cykelstråket i området och ett utpekat cykelstråk som kopplar stationsområdet med Sockerbruksområdet/Västerbro i norr och Hedda Andersson gymnasiet/Stadsparken i söder.

Parkering

Västra stationstorget, Landstingsgatan, Lokföraregatan och Bruksgatan har i dagsläget bilparkering. Västra stationstorget har ett underjordiskt garage med 370 platser.

Teknisk försörjning

Lokföraregatan och Landstingsgatan har i dagsläget vatten-avlopp samt gasledning och el. Det förekommer även teleledningar och fjärrkyla i området.

Renhållning

Renhållning till LKF-bostadshusen sker via ett miljöhus som nås från Västra stationstorgets norra sida.

Dagvatten

Dagvattenledningar ligger i Lokföraregatan, Bruksgatan och Landstingsgatan även förlängningen av Landstingsgatan längs norra delen av Västra stationstorget. Området avvattnas söderut.

Lunds kommun har tillsammans med VA SYD tagit fram Dagvattenplan för Lunds kommun. Enligt Åtgärdsplan för dagvatten ligger planområdet i ett avrinningsområde för dagvatten som... Beskriv områdets belastning på recipient av förorening och flöden (dessa data finns endast i Lunds tätort alternativt hämta ifrån dagvattenutredningen om planområdet är utanför Lunds stad). Befintligt ledningsnät är dimensionerat enligt äldre dimensioneringskrav varför ledningskapaciteten är begränsad (stäm av detta med VA SYD).

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dagvatten.

Förutsättningar

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 klassificerats efter hur stort flöde och vilka mängder av närsalter och föroreningar recipienterna kan 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. Höje å är 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 uppnår ej god status på grund av kvicksilver och bromerade difenyletrar.

Ett arbete med att ta fram en övergripande dagvatten/skyfallsutredning för hela Lund C området har påbörjats och dess resultat kommer infogas till granskningsskedet. I utredningen kommer att klargöras hur dagvatten och skyfall kan hanteras och vilka åtgärder som kan vara möjliga inom området.

Dricksvatten och spillvatten

Ledningar för dricksvatten och spillvatten ligger i Landstingsgatan.

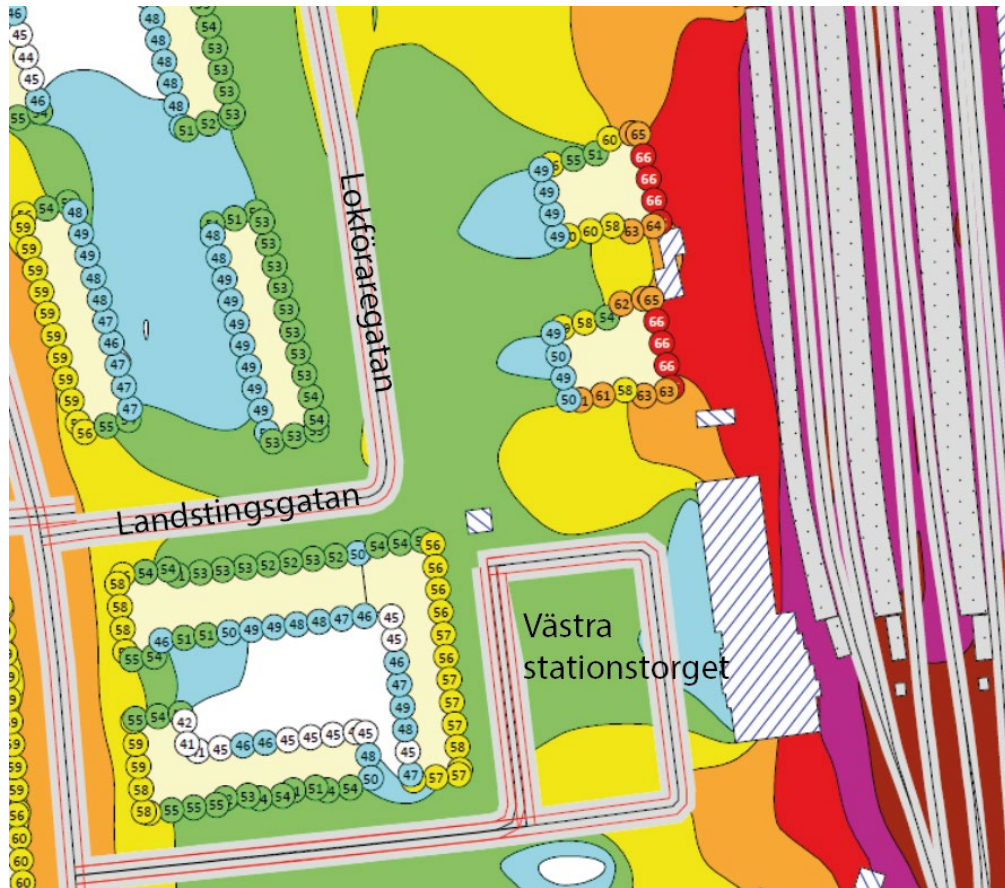
Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dricksvatten och spillvatten.

Hälsa och säkerhet

Buller

För att klargöra bullersituationen på västra sidan har en bullerutredning tagits fram. De byggnader och miljöer som är drabbade av gränsöverskridande buller är främst östfasader längs Västra stationstorget, samt LKF:s byggnader längs perrong 6. Det gränsöverskridande bullret kommer främst från järnvägsmiljön då lokalgatorna har relativt låg påverkan.

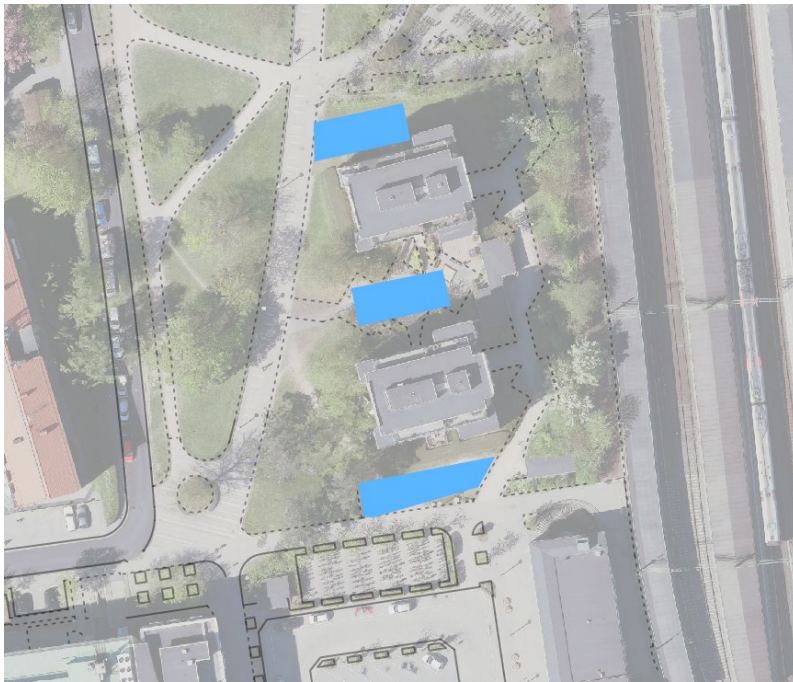
Förutsättningar



Kartbild över ekvivalenta bullernivåer. Allt över 55dBA vid fasad är över rekommenderade värden och färgade i gult, orange och rött.

Räddning

Tillfart till LKF-bostadshusen för räddningsfordon sker på respektive sidor om byggnaderna. Detta kommer att bibehållas vid framtida genomförande av detaljplanen. Framkomlighet till spårområde för räddningsinsatser sker via Bruksgatan och Västra stationstorget.



Uppställningsplatser vid bostadshusen för räddningsfordon.

Undersökning om planen kan medföra en betydande miljöpåverkan

Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer med vägledning av miljöbedömnings-förordningen (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:

Planen medför en kapacitetsförstärkning av redan befintlig infrastruktur, där endast en mindre sträcka innebär nybyggnation av gata. Antalet fordon som förväntas trafikera är lågt och redan befintlig ljudmiljö påverkas mycket marginellt.

Länsstyrelsen, de kommuner och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar som kan antas bli berörda av planen ska yttra sig särskilt om denna bedömning.

Planförslag

Övergripande karaktär och disposition

Detaljplanen avser möjliggöra en kapacitetsförstärkning av trafiken på den västra sidan av Lund C. Det innebär att Landstingsgatan förlängs och kopplas ihop med en förlängning av Bruksgatan längs plattform 6. På så vis kan ersättningsbuss och långfärdsbuss angöra plattform 6. Denna gata löper runt LKF-bostadshusens förgårdsmark och behöver således ta mark i anspråk från både Trafikverket och LKF.

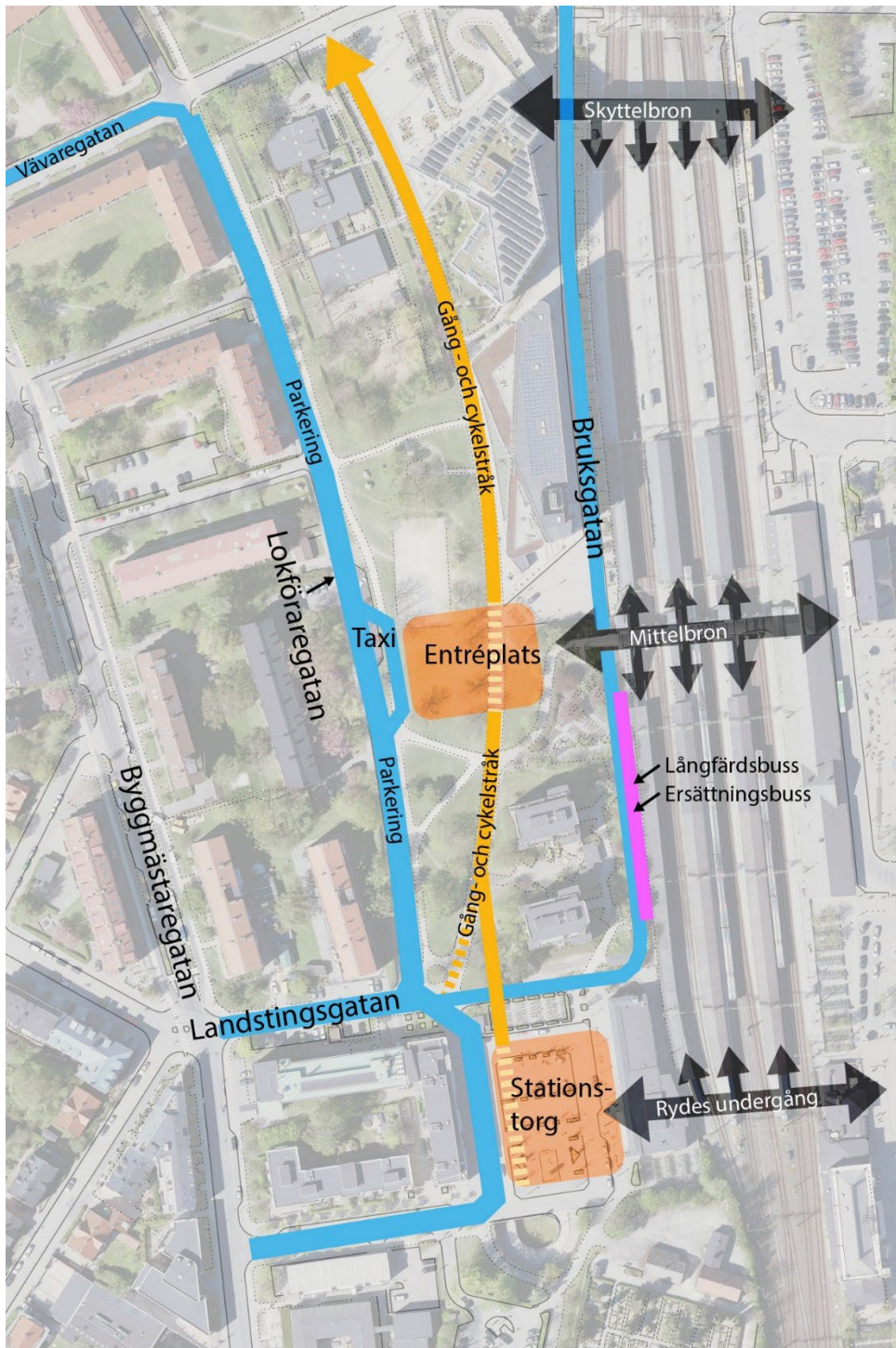
En ny entréplats och angöring för taxibilar anläggs i höjd med Mittelbron längs Lokföraregatan. Västra stationstorget finns kvar och kan användas för angöring, men föreslås ett större utbud av cykelparkering och övriga torgfunktioner än bilparkering. Lokföraregatan breddas för att möjliggöra mötande fordon och parkering på bägge sidor av gatan. Landstingsgatan behöver breddas i sträckan mellan Lokföraregatan och Byggmästaregatan för att ha samma framkomlighet som övriga gator.

Detaljplanens genomförande medger bland annat:

- Breddning av Lokföraregatan mellan anslutning till Vävaregatan och Landstingsgatan.
- En taxizon på Lokföraregatan i höjd med Mittelbron.
- Ny enkelriktad gata för busstrafik anläggs längs plattform 6.
- Breddning av Landstingsgatan mellan Lokföraregatan och Byggmästaregatan.



Visionsbild över entréplatsen i Bjerredsparken när en ny entrébyggnad uppförts. (bild: Sydväst arkitekter).



Övergripande koncept för trafikstrukturen

Markanvändning och stadsbild

När Lokföraregatan breddas och en taxiangöring i höjd med Mittelbron anordnas, kommer Bjeredsparken att påverkas. Som underlag till en helhetsvision för Bjeredsparken och den nya trafikmiljön har därför ett underlagsmaterial tagits fram av Sydväst arkitekter.

Bjeredsparken kommer att omdanas för att ge bättre förutsättningar för nya gångstråk, planteringar, entrézon, taxi och bättre cykelstråk mot

Västra stationstorget. Detta för att koppla det nya stationsläget vid Mittelbron till Västra stationstorget.

Natur, grönstruktur och offentliga rum

Bjeredsparken får en utformning som avser låta parken få en tydlig entréplats samtidigt som parkens kvaliteter vävs in på platsen. För att ta upp höjdskillnader skapas sittbara murar runt vissa av planteringarna vilket ger fortsatt bra levnadsförhållanden för rotsystem runt träden.

Gång- och cykelstråket som går i en båge genom Bjeredsparken kommer även fortsatt att fungera på samma vis, men får en zon framför den framtida entrén som gör cyklisterna uppmärksamma och att hastighet för cyklister dämpas. Detta kan ske genom en upphöjd yta, eller genom möblering som tydliggör för trafikanterna att korsande trafik kan förekomma så olyckor undviks.



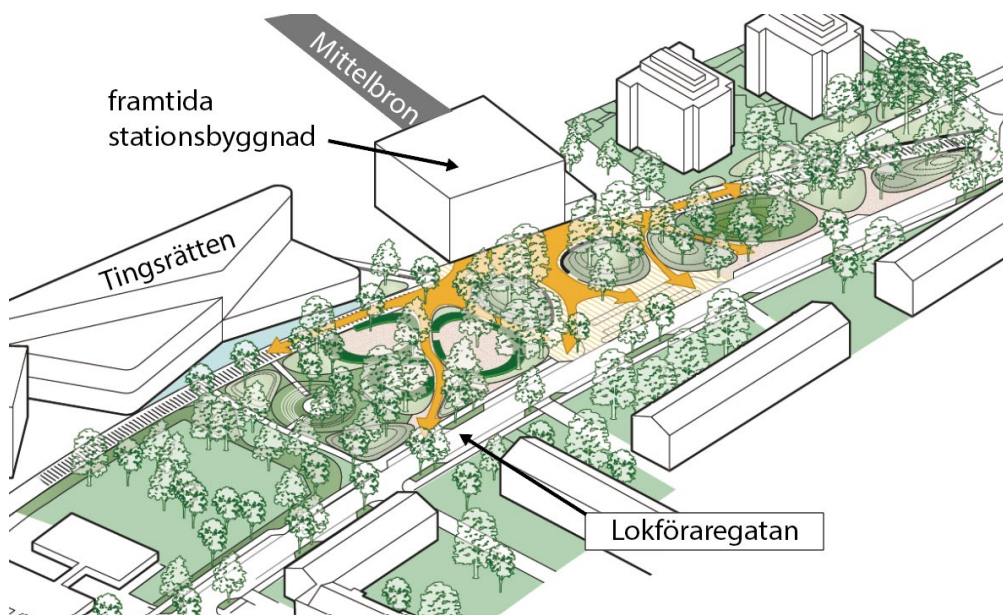
Exempel på hur Bjeredsparkens centrala del kan komma att utformas i framtiden. (bild: Sydväst arkitekter)

Grönområde, park och rekreation

Bjerredsparkens nya utformning är inget som regleras i detaljplanen men ett helhetsgrepp behövdes för att se över hur parken ska fungera i sitt nya sammanhang. Utformningen som föreslås avser ge parken ett stort utrymme och flera olika sorters användning samtidigt som passagerarflöden och trafik till stationen fungerar.

Torg och platser

Eftersom avsikten är att den västra entrén på sikt kommer att få en framtida stationsbyggnad och ett högre personflöde, behöver parkens rörelsemönster understödja detta.



Exempel på hur platsen kan hantera olika rörelser till och från den framtida västra stationsbyggnaden. (bild: Sydväst arkitekter)

Västra stationstorget kommer på sikt att få en annan funktion. Eftersom det finns planer på en kongressanläggning (Mötesforum) på den gamla tingsrättstomten behöver torget få en utformning som fungerar tillsammans med de nya behoven på platsen. I första hand avses cykelbanan i nord-sydlig riktning förläggas öster om angöringsgatan i stället för väster om gatan. Det är den del som denna detaljplan möjliggör. Torget kan sedan på sikt komma att få ett högre fokus på cykelparkering med möjligtvis en lätt takkonstruktion för väderskyddade parkeringsplatser. Torget kan även få högre fokus på sittplatser och torgliv. Platsen kommer fortsättningsvis att fungera för angöring till västra station, och kommer att ha angöringsplatser för funktionsnedsatta.



Exempel på hur Västra stationstorget kan komma att utformas. (bild: Lunds kommun/Sydväst arkitekter)

Trafik och gator

Syftet med detaljplanen är främst att möjliggöra en välfungerande trafiksituation och angöring till Lund C. De stora förändringarna sker när Landstingsgatan knyts ihop med en förlängning av Bruksgatan, samt när Lokföraregatan breddas.

Trafikflöden och framkomlighet

I samband med ramprogram för Lund C gjordes trafikanalys som visade hur trafikflödena runt Lund C kan förändras vid ett genomförande av ramprogrammet. Den stora förändringen är att allmän biltrafik ej längre tillåts på Bangatan och att angöringstrafik till stationen i första hand hänvisas till västra sidan. Vid en granskning av genomförda trafikanalys konstateras att resultatet fortsatt bedöms rimligt, det vill säga att de förändrade trafikflöden som redovisas i ramprogrammet fortsatt kan utgöra planeringsunderlag. Flertalet av de studerade gatorna förväntas få ökade flöden, men förändringarna är inte så stora att de bedöms påverka framkomligheten påtagligt. Framkomligheten kring Lokföraregatan med omnejd bedöms bli god under förutsättning att föreslagen breddning sker. Dagens flöden tillsammans med förväntade trafikökningar är inte stora för att vara i en stadsmiljö nära en centralstation.

Trafikmängden förväntas öka från cirka 1000 fordon per dygn längs Lokföraregatan till 3000-5000 fordon. Detta kan jämföras med Kung Oscars väg som har en estimerad fordonsmängd på cirka 14 000-15 000 fordon.

I Rambölls utredning, 2018-05-04, studerades i ett första skede flera bilangöringsförslag. Dessa vägdes mot varandra och reducerades till två möjliga alternativ, som djupanalyserades. Därefter förordades sedan en av de båda lösningarna och utformade fyra varianter på utbredning av bilangöringsgatan, S, M, L och XL. Därefter har tekniska förvaltningen tillsammans med samhällsbyggnadsförvaltningen vidareutvecklat Rambölls förslag till en gatusektion som tillgodoser behovet av tillgänglighet för bil och antal korttidsparkeringsplatser nära Lund C.

I värderingen av de olika angöringsalternativen har trafikrörelserna varit viktiga; att det är lätt att orientera sig och att det finns en visuell kontakt med målpunkten Lund C. Samtidigt har störningarna för kringboende och intrånget i parken gjorts så litet som tekniskt möjligt. Trafikstrukturen ska koppla väl till omgivande gatunät. Korsningspunkter för de olika trafikslagen utformas därför så att de understödjer god framkomlighet och tillgänglighet.

Att endast angöra via Västra stationstorget och lämna övriga gatunät orörda utvärderades. Torget har inte kapacitet nog att på sikt hantera de nya korttidsparkeringar som bedöms krävas när trafik flyttas från östra till västra sidan. I samband med planerna för ett nytt Mötesforum (kongressanläggning) som planeras vid den gamla Tingsrätten kommer också ökade krav på angöringsmöjligheter till garage och ökad belastning på Västra stationstorget. Busstrafik fungerar dessvärre inte ovanpå garaget. Även om det i dagsläget parkerar långfärdsbussar tidvis på platsen har garaget under lång tid dragits med problem av tyngderna som busstrafiken innebär då garaget inte konstruerades för att bära upp dessa vikter. Garaget har fått vattenläckage och ökad sprickbildning. Västra stationstorget kommer även fortsatt fungera som angöringsplats för biltrafik, men kommer att få en avlastning i och med en ny angöringsplats till stationen vid Lokföraregatan.

Biltrafik

Bilangöringen till Lund C föreslås ske i Lokförargatan på sträckan mellan Landstingsgatan och Vävaregatan. Intrånget i Bjeredsparken görs så litet som möjligt genom att gatan dimensioneras enbart för bil och korttidsparkering, inte för buss. Den idag smalaste delen av

parken, norr om Vävaregatan, fredas helt från bilangöringstrafik till Lund C. På så sätt kan befintlig park och lekplats bevaras.

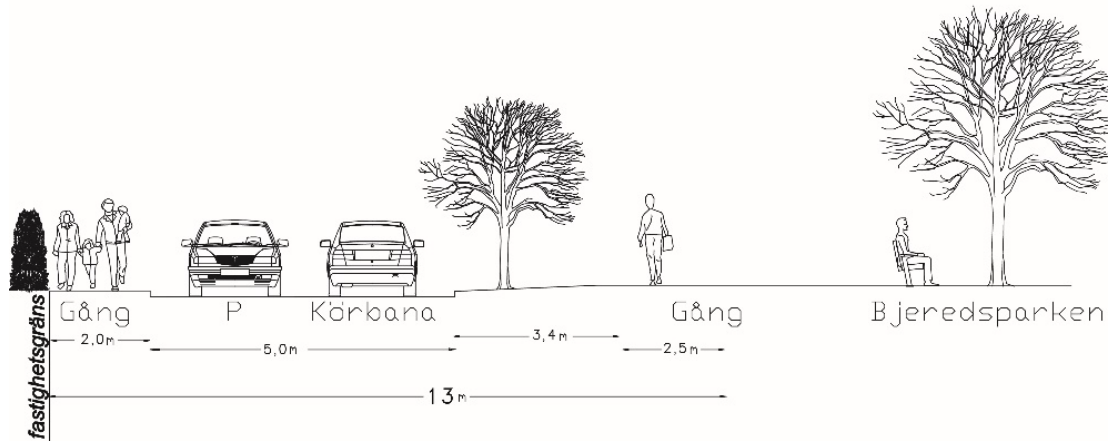


Karta föreslagen bilangöring

Lokföraregatan kopplas ihop med Västra stationstorget. På så sätt uppstår en gen och överblickbar i gatustruktur. Korsningspunkten mellan torget och Landstingsgatan kan gestaltas som en sammanhängande plats, en så kallad shared space-yta, snarare än två närliggande korsningspunkter. Västra stationstorget kommer på så sätt bli en naturlig del av gatunätet på västra sidan.

Gatusektionen i Lokföraregatan föreslås breddas till 16 meter, vilket möjliggör en dubbelriktad gata med korttidsparkering och boendeparkering på ömse sidor. För att bibehålla en grön karaktär och kompensera för de träd som fälls när gatan breddas föreslås nyplantering av träd som en del av gatans gestaltning. Nedan visas en gatusektion över Lokföraregatan så som den ser ut idag.

Planförslag



Gatusektion befintlig Lokföraregata. Dagens totala bredd 13 meter.

När de båda gångbanorna samt den gröna remsan mellan gatan och den östra gångbanan räknas in är sektionen 13 meter. Den gröna remsan och den grusade gångbanan ligger idag på parkmark men läses på plats mer ihop med gatan. Det upplevda intrånget blir därför cirka 3 meter. Intrånget krävs för att kunna lösa framkomligheten för biltrafik till Lund C.



Lokföraregatan får en ny sektion som möjliggör mötande fordon, samt parkering på bägge sidor. (bild: Sydväst arkitekter)



Bild söderifrån på Lokföraregatan som visar hur den nya sektionen kan se ut. (bild: Sydväst arkitekter)



Föreslagen utformning av Lokföraregatan med korttidsparkering och nyplantering av träd och på ömse sidor. (bild: Sydväst arkitekter)

Breddningen av gatan medför att vissa träd behöver fällas. Träden står på en högre markhöjd än gatunivån och vissa träd kan helt enkelt inte stå kvar på samma plats. Återplantering av träd föreslås, förslagsvis

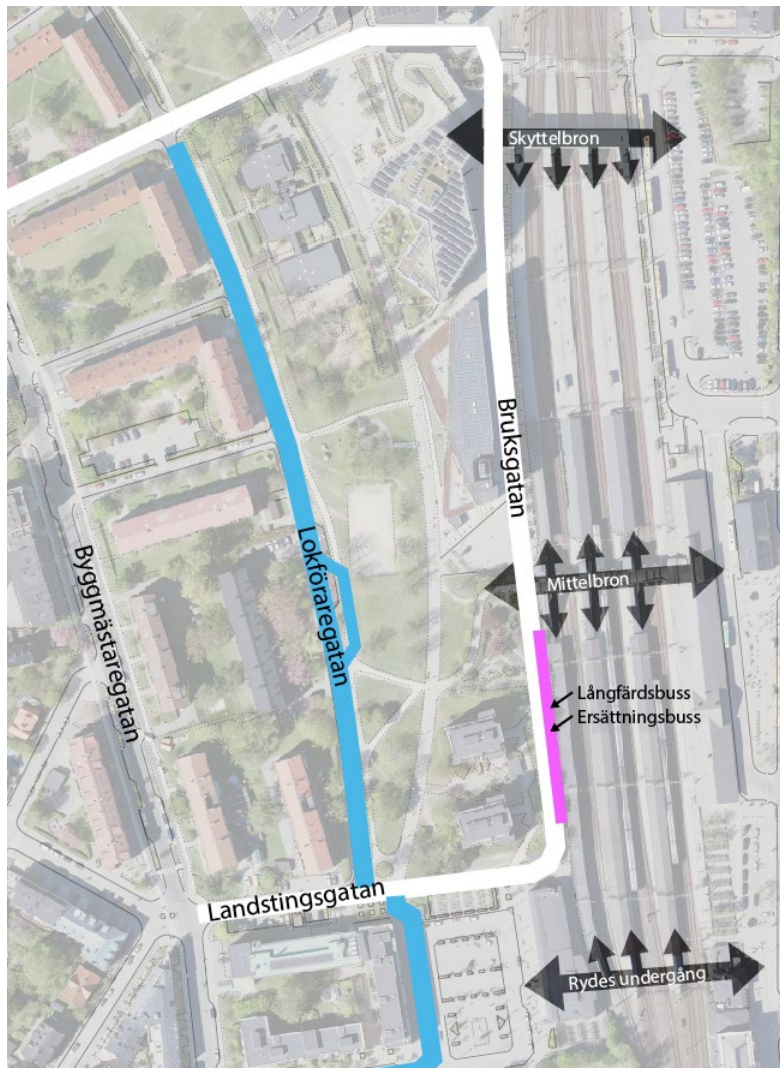
längs raden med nya korttidsparkeringar på gatumark. I vissa fall har trottoaren böjts runt befintliga träd för att spara dessa.

Kollektivtrafik

Landstingsgatan förlängs och möter en förlängning av Bruksgatan längs spår 6. Bruksgatans nya förlängning får mått med körbanor och trottoar mot perrong 6 som motsvarar den redan anlagda delen av gatan förbi Tingsrätten. Dess bredd västerut mot LKFs bostadshus hålls så minimal det är möjligt under omständigheterna.

Bussgatan enkelriktas norrut. För att få plats med denna bussgata samt busshållplatser behöver mark från LKFs fastigheter tas och således påverkas befintlig utemiljö, träd, buskage och uppehållsytta i hög grad.

Gatan ska möjliggöra långfärdsbuss och ersättningstrafik. Detta bedöms kunna hanteras med 4 uppställningsplatser på gatusträckan söder om Mittelbron.



Den nya bussgatans sträckning (vita linjer) från Landstingsgatan till Bruksgatan.

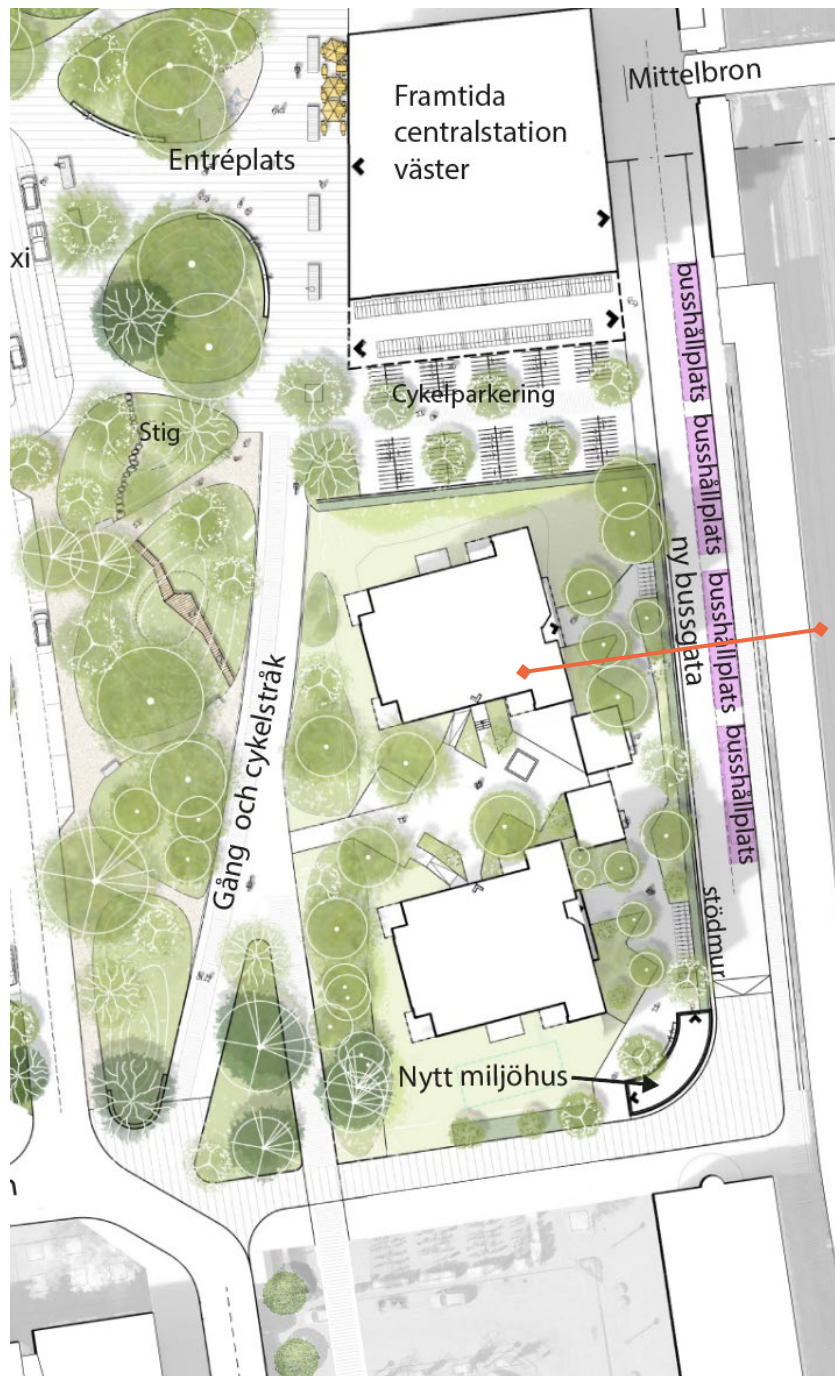
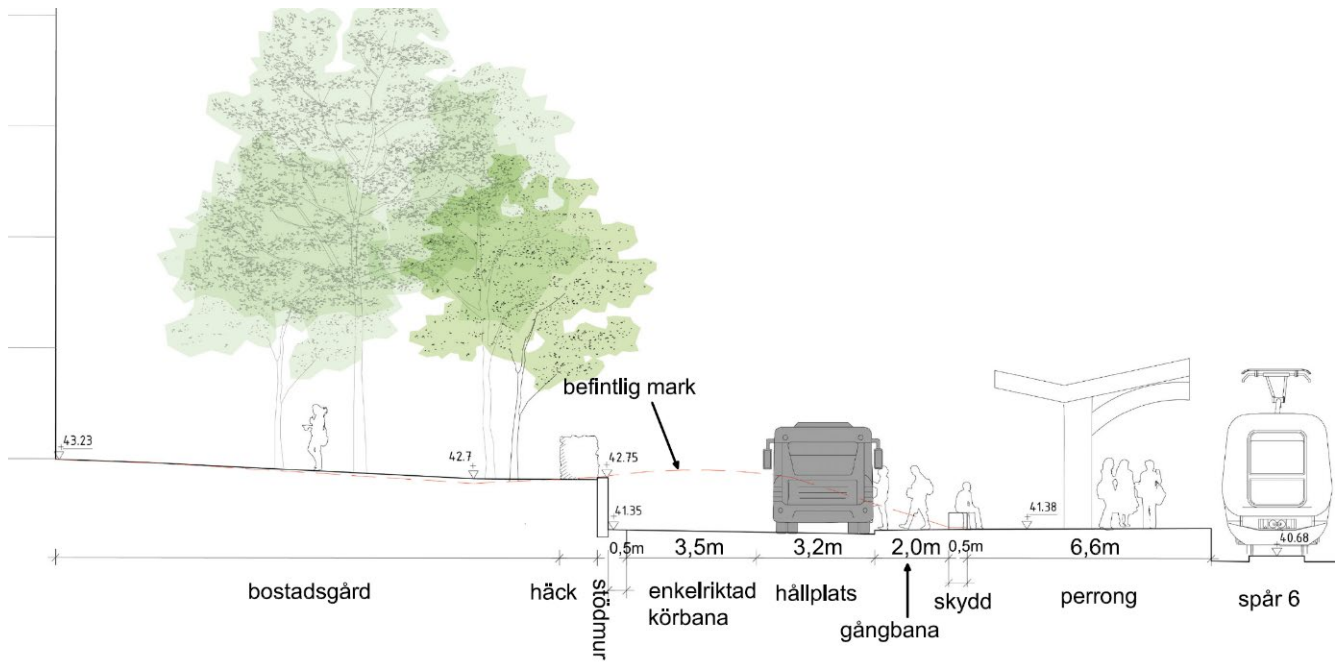


Bild som visar hur bussgatan kan förläggas mellan perrong 6 och LKF:s bostadsgård. Det röda strecket är en sektion som visas nedan (bild: Sydväst arkitekter)

Planförslag



Sektion som visar ett tvärsnitt över hur bostadsgården kan komma att möta bussgatan. (bild: Sydväst arkitekter)



Bild som illustrerar hur den nya bussgatan kan komma att se ut. (bild: Sydväst arkitekter)

Gång-, cykel- och motortrafik

Bjeredsbanan genom parken är redan idag ett viktigt cykelstråk och ingår i Lunds kommuns huvudcykelnät. Den utgör en koppling från Kobjer/Västerbro i norr, förbi Lund C ner till stadsparken och vidare till Arenan, Hardebergaspåret och Klostergården.

Planförslag

Den lösning som nu föreslås är att bågformen bevaras i sin nuvarande form. Efter den nya centralstationens entréplats görs en ny rak och genare sträckning ner till Västra stationstorget. Torget delas på så sätt in i två naturliga delar; en västlig med möjlighet att angöra med bil och en östlig med enbart gångtrafik och stor potential till utökat stadsliv på Väster.



Bild över övergripande föreslagen cykeltrafik. Bjerredsbanan visas i orange och övrigt cykelnät i gult.

Den nu föreslagna lösningen för cykel går tvärs över befintlig bilramp till befintligt parkeringsgarage och ska ses som en lösning på lång sikt. När torget byggs om och garaget byggs ihop med ett eventuellt Mötesforum kommer rampen ner till bilgaraget att flyttas. Tills ombyggnation av torget blir aktuellt bedöms det möjligt att skapa goda etapplösningar så att framkomligheten för cykel förblir gen och trafiksäker.

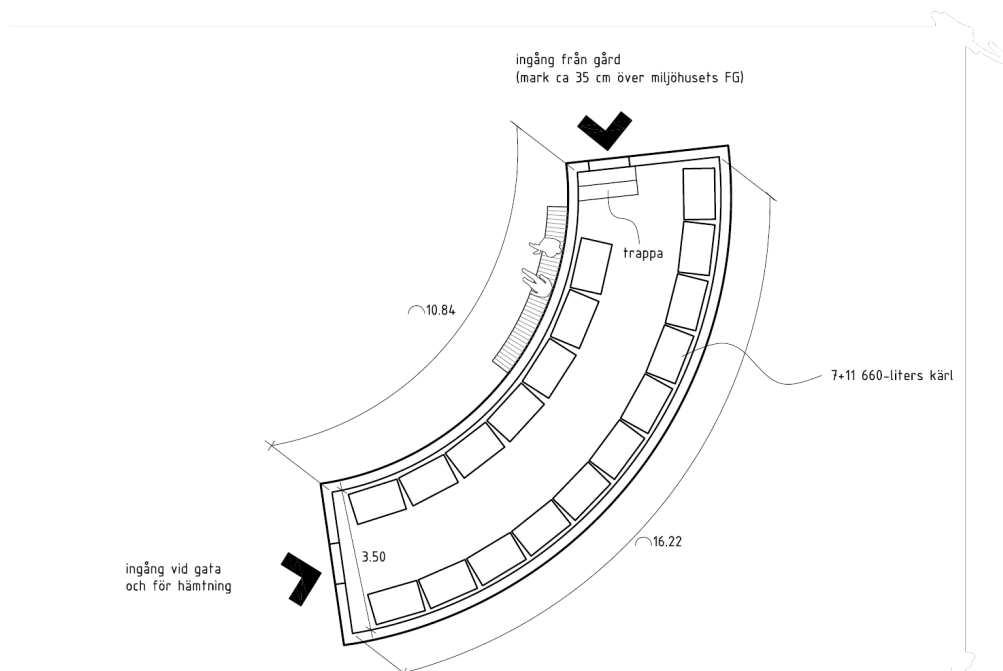
Parkeringsnorm och parkering

Samma antal parkeringsplatser som finns i dagsläget för boendeparkering kommer att finnas tillgängliga även i framtiden. En del platser kan komma att flyttas inom närområdet och vissa kommer att få ändrad skyltning för att möjliggöra tillfällig parkering vid entréplatsen. Eftersom Lokföraregatan får parkeringsplatser även längs östra kanten kommer antalet totalt sett att öka.

Teknisk försörjning

Renhållning

I samband med anläggandet av den nya bussgatan längs spår 6, kommer befintligt miljöhus vid LKFs fastighet att ligga i vägen. Det föreslås få en ny utformning som följer gatans linje. Angöring för renhållningsfordon föreslås ske på samma plats som i nuläget.



Förslag på nytt miljöhus som ligger i en kurva. Detaljplanen medger annan utformning om så önskas. (bild: Sydväst arkitekter)

Dagvatten och skyfall

Ett arbete med att ta fram en övergripande dagvatten/skyfallsutredning för hela Lund C området har påbörjats och dess resultat kommer infogas till granskningskedet. I utredningen kommer att klargöras hur dagvatten och skyfall kan hanteras och vilka åtgärder som kan vara möjliga inom området.

Övriga ledningar

En utrymmesutredning kommer att påbörjas för att klargöra vilka behov som kan tänkas tillkomma när kapacitetsförstärkning sker och en ny centralstationsbyggnad anläggs på den västra sidan.

Hälsa och säkerhet

Buller

Detaljplanen medger en högre trafikkapacitet och därför har prognoser för biltrafik, taxi och bussar ökat.

För att klargöra förutsättningarna för närliggande bostäder har en bullerutredning tagits fram till planärendet. Bullerutredningen visar nulägesituationen samt bullernivåer efter detaljplanens genomförande. Detta för att jämföra konsekvenserna av detaljplanens påverkan på närmiljön. De delar som tidigare har haft gränsöverskridande bullernivåer kommer även fortsättningsvis att ha det.

Enligt gällande riktvärden för trafikbuller ska nedanstående riktvärden upprätthållas.

Utrymme	Ekvivalentnivå (dBA)	Maximalnivå (dBA)
Inomhus	30	45 (nattetid*)
Utomhus		
- Vid fasad	55	
- På uteplats	55	70**

* Riktvärdet får överskridas högst fem gånger per natt i rum för sömn och vila

** Riktvärdet får överskridas högst 5 gånger / mest belastad timme per dag

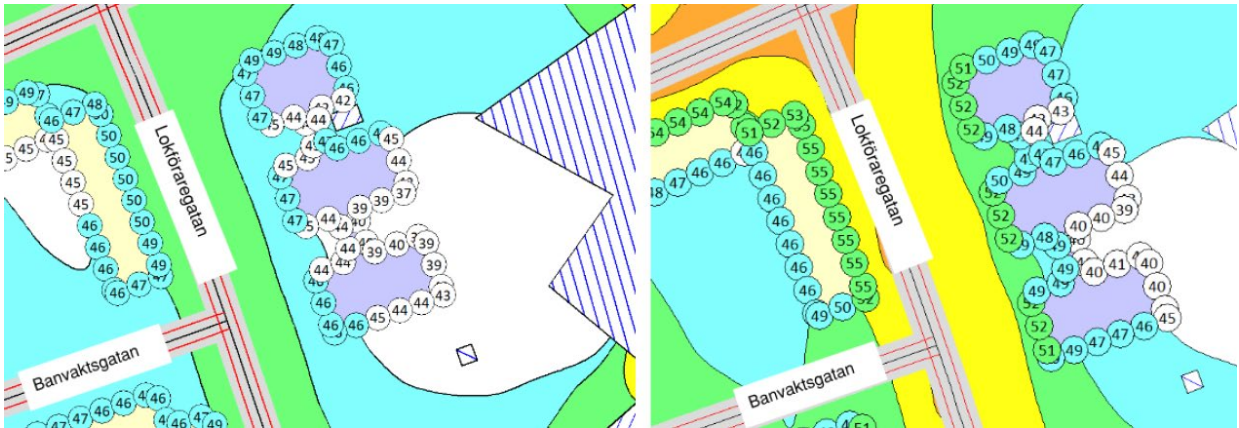
Tabell 1. Riktvärden för buller från vägtrafik vid bostäder byggda före 2015 (enligt Infrastrukturinriktning för framtida transporter, 1996/97:53),

Del av skolgård	Ekvivalentnivå (dBA)
Minst 50% av skolgårdens yta*	50
Övriga vistelseytor inom skolgården	55

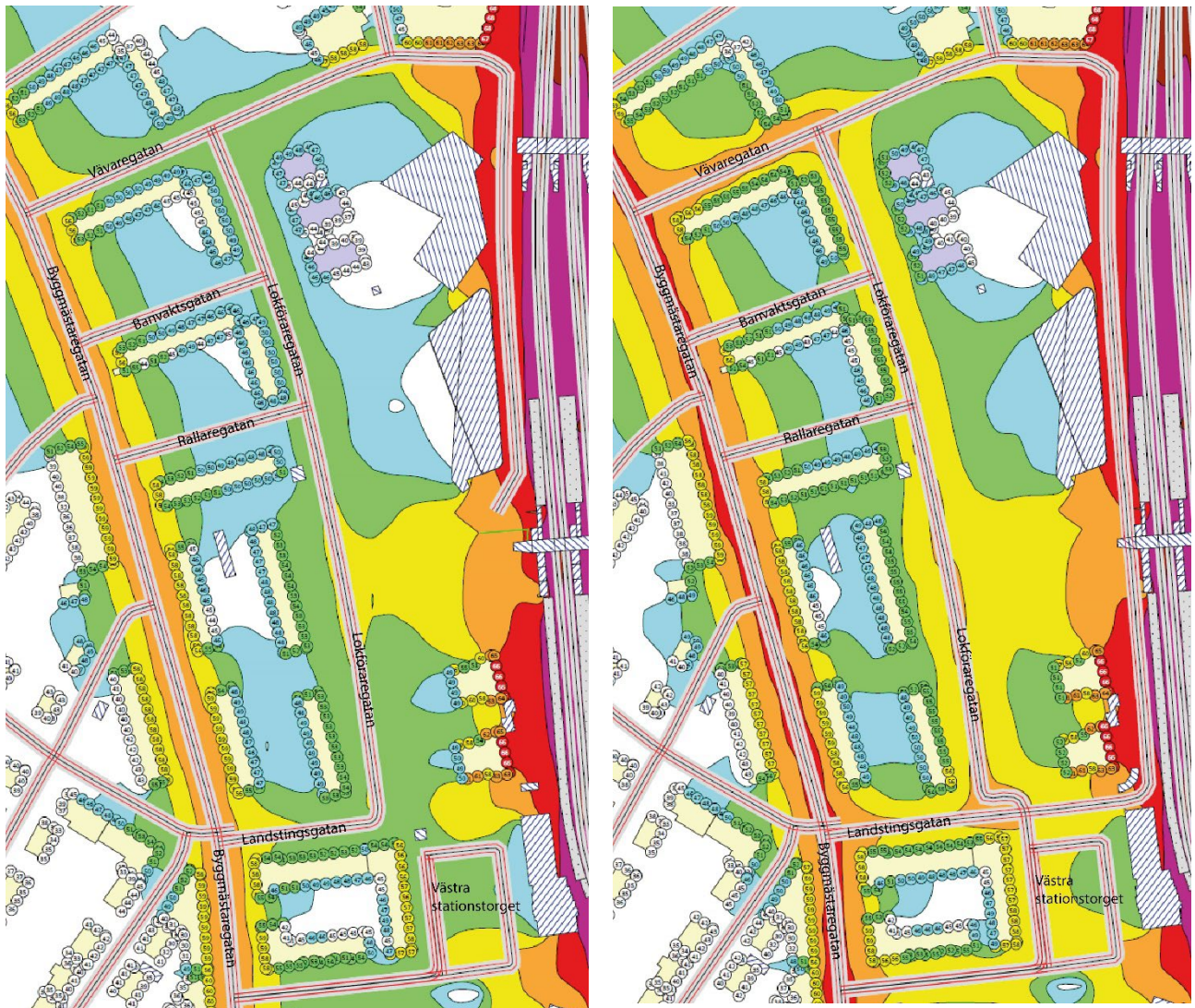
* De ytor där barnen befinner sig mest, exempelvis för lek eller vila.

Tabell 2. Riktvärden för buller från väg- och spårtrafik vid skolgård (Naturvårdsverkets tillsynsvägledning Buller på skolgårdar).

Planförslag



Situationen vid förskolan Forsbergs minne påverkas, men klarar sig inom rekommenderade nivåer både för fasad och för skolgårdens yta.

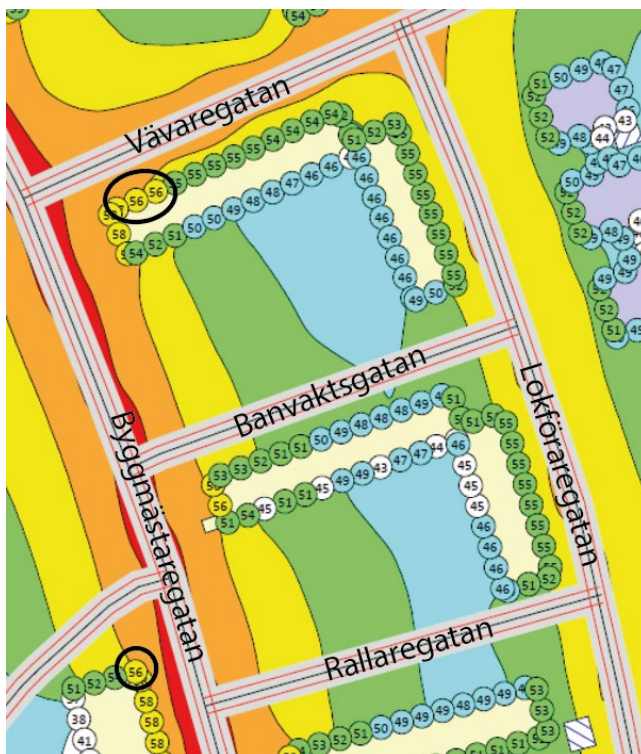


En översiktlig jämförelse av nuläge till vänster och planförslaget utbyggt till höger.

Planförslag



Södra planområdet. Inom de inringade områdena ändras bullernivåerna från under gränsvärden till att överskrida aktuella gränsvärden.

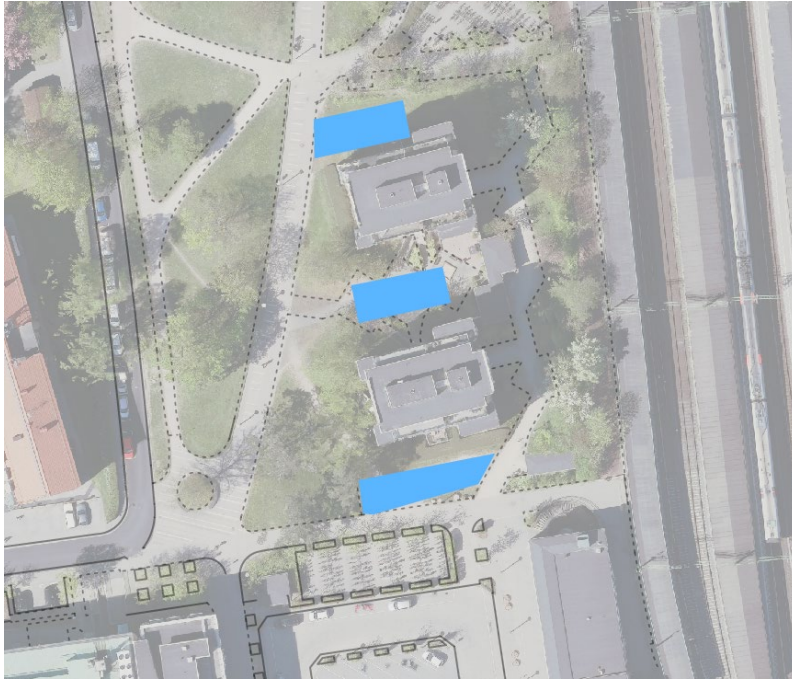


I de norra delarna finns ett par lägen där bullernivåerna ändras till att bli gränsöverskridande bullernivåer som en konsekvens av detaljplanen.

Räddning

Tillkomst till LKF-bostadshusen för räddningsfordon sker på respektive sidor om byggnaderna.

Tillgången till spårområdet bedöms öka när en gata iordningställs längs plattform 6.



Uppställningsplatser vid fastigheten för räddningsfordon markerade med blå färg.

Avvägning mellan motstående intressen

Det finns en intressekonflikt rörande uppförande av en trafikstruktur som gynnar det övergripande kollektivtrafiksystemet över nuvarande bostadsgård som används av boende i fastigheten. I detta fall har kommunen gjort flertalet utredningar och kommit fram till att för att säkerställa god tillgänglighet, överblickbarhet och kapacitet för det framtida kollektivtrafiksystemet genom Lund behöver detta intrång ske. Det är en åtgärd som får konsekvenser för boendemiljön, där största möjliga varsamhet måste beaktas.

En breddning av Lokföraregatan för att möjliggöra dubbelriktad trafik och parkeringsplatser på båda sidor står i kontrast till parkmarkens värde för både rekreativa aspekter och biologisk mångfald. Breddningen av gatan möjliggör en tydligare koppling till den framtida centralstationen och ses som en åtgärd nödvändig för att säkerställa en robust trafikstruktur. Detta får konsekvenser genom en ökad trafikmängd, för de närboende som har en mycket låg trafikvolym utanför bostadsgårdarna i dagsläget.

Genomförande

Organisatoriska åtgärder

Genomförandetid

Planen har en genomförandetid på 10 år från det datum planen får 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

Lunds kommun är huvudman för allmän platsmark inom planområdet.

Inlösen, ersättning och avtal

Mark som enligt detaljplan ska utgöra allmän platsmark ska lösas in av Lunds kommun. Avtal som reglerar inlösen och kostnader kan tecknas mellan kommunen och berörda fastighetsägare. Lantmäterimyndigheten har dessutom möjlighet att, med stöd av lagakraftvunnen detaljplan, besluta om att Lunds kommun får överta allmän platsmark även om det inte finns någon överenskommelse. Ersättning för mark som tas i anspråk för allmän plats ska bestämmas enligt reglerna i 4 kap ExL (5 kap 10 a § andra stycket fastighetsbildningslagen)

Tillståndsprövning och dispenser

Även om vissa träd behöver fällas för att genomföra detaljplanen påverkas inte biotopskyddade bestånd. Således behövs inte dispens från biotopskyddslagstiftningen.

Tekniska och ekonomiska åtgärder

Utbyggnad, ansvarsfördelning och kostnadsfördelning av allmänna anläggningar

Lunds kommun ansvarar och bekostar det som krävs för genomförandet av detaljplanen.

Fastighetsrättsliga åtgärder

Fastighetsbildning

Mark inom planområdet som är utlagd som allmän platsmark gata är till största delen belägen inom den kommunägda fastigheten Lund Väster 7:1. Övriga fastigheter som berörs anges nedan.

När detaljplanen har vunnit laga kraft har kommunen rätt att begära att lösa in denna mark och skyldighet att iordningställa den allmänna platsmarken.

Genomförande



Berörda fastigheter när detaljplanen genomförs.

Del av STINSEN 3

Grönt område. Utlagt som allmänplats samt kvartersmark för bostad i den äldre planen. Markbiten är i den nya planen utlagt som allmänplats gata. Området är cirka 12,5 kvadratmeter och fastighetsregleras med fördel till VÄSTER 7:1 efter markinlösen.

Del av BJÄRREDSBANAN 1.

Gult område. Utlagt som kvartersmark för bostad i den äldre planen. Markbiten är i den nya planen utlagt som allmänplats gata. Området är cirka 405 kvadratmeter och fastighetsregleras med fördel till VÄSTER 7:1 (Lunds kommun) efter markinlösen.

Del av INNERSTADEN 1:1

Blått område. Utlagt som kvartersmark för spårbunden trafik i den äldre planen. Markbiten är i den nya planen utlagd som allmänplats gata. Området är cirka 416 kvadratmeter och fastighetsregleras med fördel till VÄSTER 7:1 (Lunds kommun) efter markinlösen.

Rättigheter

Ledningsrätt kan bildas inom allmän platsmark eller på kvartersmark enligt Ledningsrättslagen (1973:1144).

Konsekvenser

Konsekvenser som följd av avvägningar mellan motstående intressen

För de boende på fastigheten BJÄRREDSBANAN 1 (LKF:s bostadshus) kommer ett markintrång att innebära en påverkan. En tidigare vegetationsbeksidd del av gårdsmarken försvinner och åskådliggör järnvägsområdet. Ett nytt miljöhus behöver uppföras som följd av planens genomförande. Enligt bullerutredning innebär inte detaljplanens genomförande att nuvarande bullernivåer påverkas vare sig negativt eller positivt. Det gränsöverskridande buller som finns från öster är främst från tågtrafiken och kommer inte att ändras vid ett genomförande.

För boende vid Landstingsgatan innebär detaljplanens genomförande en ökning av trafikvolym förbi bostadsmiljöerna. En ny station för taxiändamål centralt på Lokföraregatan innebär trafik på tider av dygnet då gatumiljön tidigare var lugn.

En breddning av Landstingsgatan norrut innebär att befintliga parkeringsplatser behöver omformas och läggas längs med gatan och eventuellt omplaceras.

Övrig ökad trafikföring och fler antal bussar som trafikerar närmare spårområdet kommer att leda till fler störningar för de närboende.

Konsekvenser för fysisk miljö

Riksintressen

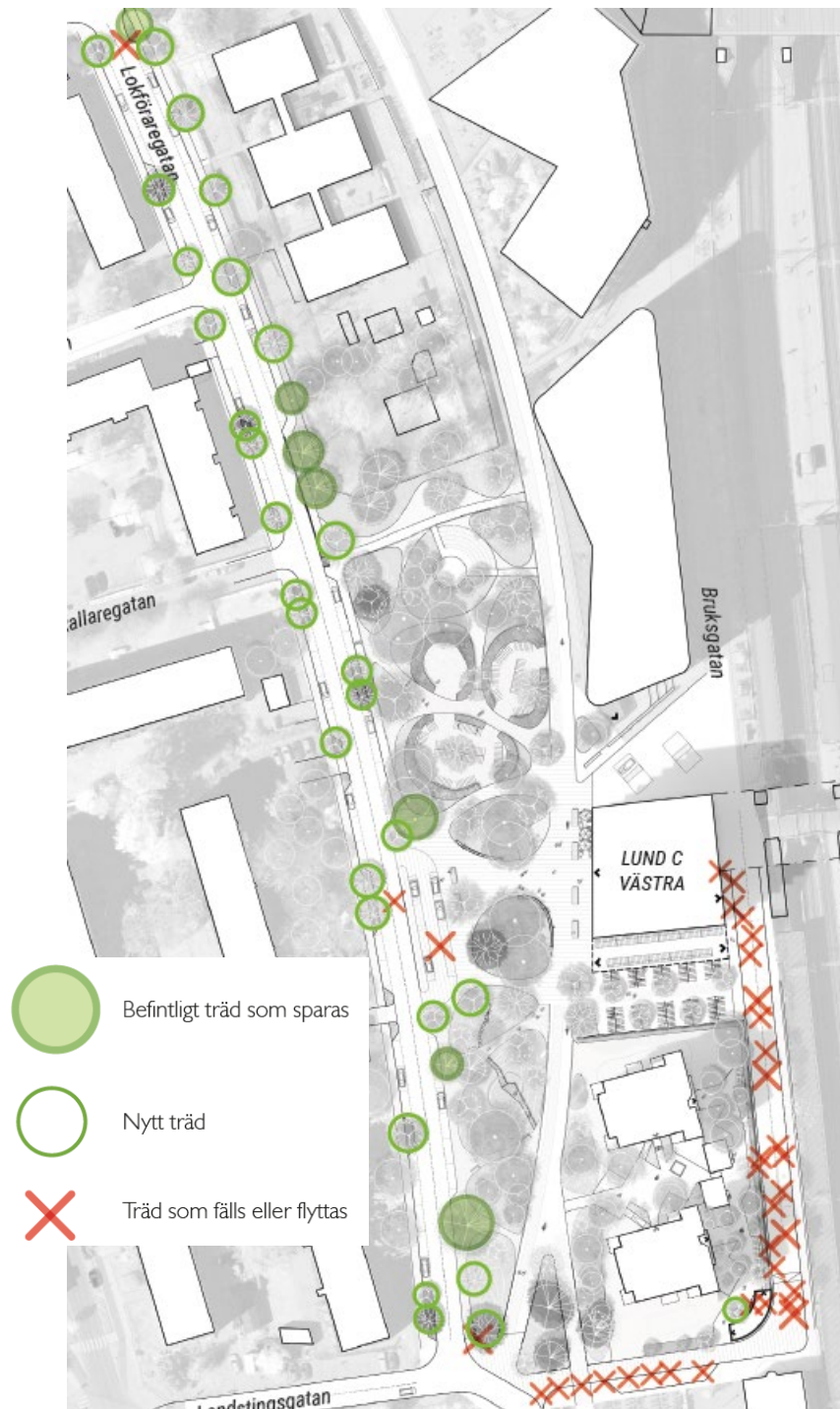
Detaljplanen ligger inom riksintresse för kommunikationer 3kap 8§ MB.

Sammantaget bedöms inte planförslagets genomförande medföra någon påtaglig skada på riksintresset.

Grönstruktur och offentliga rum

I Bjeredsparken finns ett förslag för omvandling. Detaljplanen reglerar inte några större områden i själva parken utöver breddning av Lokföraregatan vilket medför att 4 träd behöver tas ner/flyttas. Det större trädbeståndet som behöver tas ner/flyttas ligger i anslutning till bostadsgården längs den nya bussgatan. Här har största möjliga försiktighet tagits för att försöka spara träd, men dessvärre behöver gatan också en bredd som gör att en stor del av grönstrukturen försvinner. Detta avses balanseras genom nya planteringar i omgivningen och även nya planteringar inne på bostadsgården om så önskas.

Konsekvenser



Förslag över vilka träd som påverkas i Bjeredsparken och omgivningarna till följd av detaljplanens genomförande.

Miljö kvalitetsnormer

Luftkvalitet

Luftföroreningarna ligger inom godtagbara nivåer inom planområdet. Trafiktillskottet från den förändring som planförslaget innebär bedöms inte medföra att gränsvärdena överskrids.

Konsekvenser för hälsa och säkerhet

Planförslaget är en viktig del i att säkerställa en fortsatt ökning av kollektivtrafikresande till och från Lund. För att möjliggöra det behöver ny trafikstruktur läggas på västra sidan av stationen. Det får lokala konsekvenser för närboende och miljön.

Buller

Enligt resultat från bullerutredningen visas konsekvenser för närmiljön och på vissa enstaka platser gränsöverskridande buller invid fasad på platser som tidigare inte hade samma nivåer. I dessa lägen bedöms bullerdämpande fönster och fastighetstekniska åtgärder vara mest lämpade.

Sociala konsekvenser

Barnperspektiv

När planförslaget har arbetats fram har hänsyn tagits till barns intressen, behov och situation i enlighet med barnkonventionen. Under ramprogramarbetet togs kontakt med Ungdomstinget, vilka även lämnade synpunkter.

Detaljplanen möjliggör bland annat en breddning av Lokförargatan på bekostnad av parkmark. Detta berör barn då den rekreativa ytan minskar. Samtidigt är målet att trafiksäkerheten ska öka. En god tillgänglighet till Lund C påverkar alla invånare i staden, även barn.

Service

Med ett ökat antal resenärer kommer Västra stationstorget och den nya entrén till stationen i Bjerredsparken att få ökat underlag för handel och service.

Tillgänglighet

Genomförandet av detaljplanen innebär att lagens krav, på att byggnader och tomter ska vara tillgängliga och användbara för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga, kan uppfyllas. Hur kraven på tillgänglighet i detalj kommer att utföras prövas i samband med lov och startbesked för bygg- och markarbeten. Om genomförandet innebär att befintliga byggnader ska ändras eller vid nybyggnation inom redan ianspråktaga tomter kan kraven komma att undantas helt eller delvis.

Fastighetsrättsliga konsekvenser

Ansökan om fastighetsbildning, kostnader mm

Det ankommer på berörda fastighetsägare att hos Lantmäterimyndigheten i Lund ansöka om fastighetsbildning, inrättande av gemensamhetsanläggning eller upplåtelse av ledningsrätt. Med ansökan följer lantmäterikostnader samt eventuell skyldighet att utge

Konsekvenser

ersättning för mark eller utrymme för rättighet. Lantmäterikostnader åläggs den som har nytta av respektive åtgärd eller annat vid överenskommelse. Lantmäterikostnader betalas normalt av ansökaren av åtgärden eller efter en överenskommen fördelning mellan flera berörda sakägare. Lantmäterikostnaden kan i vissa fall fördelas av Lantmäterimyndigheten efter skälighet eller nytta av en åtgärd om en överenskommelse om fördelning ej har träffats mellan berörda sakägare.

Övriga konsekvenser

Samhällsbyggnadsförvaltningen i Lund

Daniel Wasden

Tf planchef

Christoffer Lindskov

Planarkitekt