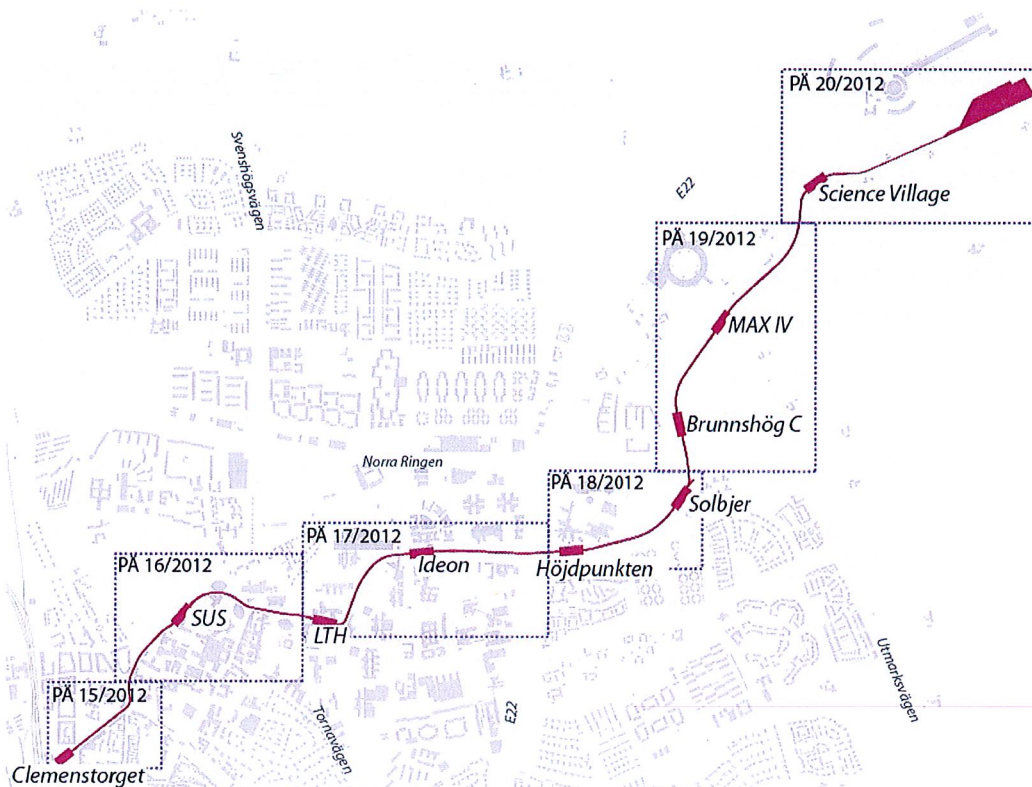


Aktbil 107 PÅ 20/2012
Inkom 2014-08-07
BYGGNADSNÄMNDEN I LUND

Detaljplaner för Spårvägen Lund C – ESS, Lunds kommun

Enligt byggnadsnämndens beslut 2014-01-23 har följande detaljplaner, upprättade 2014-01-14, hållits utställda för sakägares och övriga berördas granskning under tiden 28 april – 28 maj 2014 samt remitterats till berörda myndigheter, nämnder m.fl.:

- | | |
|--|------------|
| - Spårväg Clemenstorget – Bredgatan | PÅ 15/2012 |
| - Spårväg Getingevägen – Tornavägen | PÅ 16/2012 |
| - Spårväg Tornavägen – Motorvägen E22 | PÅ 17/2012 |
| - Spårväg Motorvägen E22 – Norr om Solbjersvägen | PÅ 18/2012 |
| - Spårväg Norr om Solbjersvägen – Odarslövsvägen | PÅ 19/2012 |
| - Spårväg Odarslövsvägen – Spårvagnsdepån | PÅ 20/2012 |



Översiktsbild på spårvägssträckan med indelning av detaljplanerna för spårvägen.

Synpunkter inkomna för samtliga 6 detaljplaner finns redovisade i detta utlåtande.

För läsbarhetens skull har samtliga synpunkter från en avsändare samlats i samma stycke och kommenteras av stadsbyggnadskontoret. Rubriker visar vilken plan synpunkten berör.

När en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhörande detaljplan gjorts, ska en särskild sammanställning enligt MB 6 Kap 16§ upprättas. Denna särskilda sammaställning redovisas i detta utlåtande.

YTTRANDEN

Utan erinringar mot förslaget

- Länsstyrelsen Skåne skrivelser 2014-05-06
- Kommunstyrelsen skrivelser 2014-05-26
- Svenska kraftnät skrivelser 2014-05-26
- Tekniska nämnden skrivelser 2014-05-28

Nämnder och styrelser

Vård- och omsorgsnämnden

Vård- och omsorgsnämnden framför i beslut 2014-05-16 att:

Förvaltningen förväntar sig att alla tillgänglighetsaspekter följs fullt.

Vård- och omsorgsförvaltningen har därutöver inte några nya synpunkter att tillägga rörande tillgänglighet. Några framtida aspekter att beakta är:

- Utemiljön och marknivån måste noga studeras så att den blir tillgänglig och användbar för personer med funktionsnedsättning.
- Bullernivåer ska studeras och bevakas. Gränsvärden får ej överstigas.
- Markmaterial ska vara användbara för både rörelsehindrade och personer med nedsatt orienteringsförmåga.
- Icke allergiframkallande material ska användas.
- Gångvägarnas bredd ska vara minst 2,0 meter för att de ska kunna användas av personer i eldriven rullstol.
- Där nivåskillnader inte kan undvikas bör dessa minimeras och utjämnas med en ramp till 0-nivå. Gångytor bör inte ha lutning mer än 1:50 i sidled.

Kommentar

Ovanstående synpunkter framförs till projekteringsansvariga.

Miljönämnden

Miljönämnden framför i beslut 2014-05-23 att:

Generella synpunkter

Tidigare synpunkter vidhålls. Bullerskyddsåtgärder behöver göras där bullernivåer vid bostäder, vårdboenden och undervisningslokaler inte klarar riktvärdena 30 dBA ekvivalent respektive 45 dBA maximalnivå inomhus.

Miljönämnden bedömer att spårväghållaren ska ansvara för bullerskyddsåtgärder i enlighet med miljölagstiftningen.

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Oklarheter finns vad gäller framkomlighet för bussar på Bredgatan, både norr och söder om Allhelgona kyrkan.

Kommentar

Trafiksimuleringar har gjorts, genomgående busstrafik på Bredgatan (liksom biltrafiken) kommer få något minskad framkomlighet.

Räddningstjänsten Syd

Räddningstjänsten Syd framför i skrivelser daterade 2014-05-27 för detaljplanerna för spårvägen PÄ 15/2012 – 20/2012 att tidigare remissvar för detaljplanerna för spårvägen ska utredas närmare. Räddningstjänsten Syd deltar gärna i en diskussion med stadsbyggnadskontoret om vad som bör föras in i detaljplanerna och vad som ska lösas i andra forum.

Kommentar

Fortsatt dialog kommer att föras med Räddningstjänsten i projekteringsfasen.

VA SYD

VA SYD framför i skrivelse 2014-05-22 att flytt av befintliga ledningar inte bör tas upp under dagvattenhantering utan under Genomförande/befintliga ledningar. Formuleringen ”...då sker en uppdatering av ledningsnätet till dagens standard” kan strykas, nya ledningar dimensioneras alltid efter dagens standard.

Stycket som behandlar MKN Vatten är långt och all information om dagvattenstrategin är inte relevant att ta upp i planbeskrivningen. Den sista meningen om att eventuella föroreningar från spårvägen ska hanteras innan dagvattnet ansluts till VA-Syds ledningsnät bör stå med i planerna. (saknas i två).

Allt dagvatten från sträckningen Odarslövsvägen – Spårvägsdepån kommer inte att hanteras i det nya dagvattensystemet som ska byggas i Brunns hög, delar bl.a. från depån kommer anslutas direkt till dikningsföretaget.

Kommentar

I planbeskrivningen för detaljplanen PÄ 15/2012 Clemenstorget-Bredgatan finns ledningsomflyttningar med som en punkt under utbyggnad av allmänna anläggningar. I PÄ 16/2012 Getingevägen-Tornavägen, PÄ 17/2012 Tornavägen-Motorvägen E22 samt PÄ 18/2012 Motorvägen E22-Norr om Solbjersvägen har ledningsomflyttningar lagts till under Genomförande, Tekniska åtgärder.

Den sista meningen om att eventuella föroreningar från spårvägen ska hanteras innan dagvattnet ansluts till VA-Syds ledningsnät har lagts till i PÄ 19/2012 och PÄ 20/2012.

Formuleringen ”...då sker en uppdatering av ledningsnätet till dagens standard” har tagits bort.

Myndigheter, statliga verk m fl

Lantmäterimyndigheten i Lund

Lantmäterimyndigheten i Lund framför i skrivelse 2014-05-14 att:

Synpunkter på detaljplan Tornavägen – Motorvägen E22

Områdeskartan (område 8) i den fastighetsrättsliga

konsekvensbeskrivningen överensstämmer ej med plankartan.

Lantmäterimyndigheten anser att områdeskartan bör justeras så dessa överensstämmer.

Kommentar

Kartan har uppdateras enligt föreslagna synpunkter.

Region Skåne, ägare till fastigheten Eskil 20, Vårdbiträdet 1, Eskil 7 samt Östra Odarslöv 13:5

Region Skåne framför i skrivelse 2014-06-05 bl.a. att:

Generella synpunkter

Region Skåne berörs på olika sätt av föreslagen spårväg genom Lund, dels genom ansvaret för regional utveckling och infrastrukturplaneringen med investeringsplaner, kollektivtrafik, hälso- och sjukvård dels som fastighetsägare.

Region Skåne delar Lunds kommuns syn på behovet av att förverkliga ett högkvalitativt kollektivtrafikspår mellan Lund C och Science Village Scandinavia/ESS i form av en spårvägslinje. Strategin att koncentrera utbyggnad till det så kallade kunskapsstråket, där sjukhusområdet ingår är en viktig satsning som kan stärka Lund som tillväxtmotor i Skåne.

Till följd av beslutet om den nationella trafikinfrastrukturplanen är finansieringen av spårvägsprojektet i Lund för närvarande oklar. Region Skåne ser det som viktigt att en dialog förs kring hur behovet av förstärkning av kollektivtrafiken i kunskapsstråket ändå kan komma till stånd.

Region Skåne delar kommunens syn på att en diagonal sträckning av spårvägen över Clemenstorget är att föredra. Lunds kommun anser att intrånget på torget ska vara så litet som möjligt i avvaktan på beslut om efterföljande etapper. Spårväghållplats vid Lund C föreslås mitt på Clemenstorget. För att göra bytespunkten vid Lund C så attraktiv som möjligt anser Region Skåne att spårväghållplatsen bör lokaliseras så nära järnvägen som möjligt. Stationen är oftast inte slutmålet för resan, utan behöver kopplas samman på ett smidigt sätt med kollektivtrafiken inom staden. Lokalisering och utformning av spårväghållplatsen behöver ses i sitt sammanhang med planeringen av ombyggnad av Lund C. Olika användargrupper ska ha enkel tillgång till bytespunkten och färdmedlen och bytespunkten måste vara tydlig och läsbar för att underlätta orienteringen. Region Skåne förordar en placering precis öster om

befintlig Bangatan, vilket ger en hållplats som fungerar utmärkt även om ombyggnaden av Lund C skulle bli försenad.

Det är viktigt att det finns en flexibilitet för sjukhusområdet att utvecklas i olika riktningar. Spårvägen förbättrar möjligheterna för verksamma och besökare att ta sig till sjukhuset med kollektivtrafik. Det är dock viktigt att den planerade spårvägen inte blir en barriär för verksamheten vid SUS, utan att sjukhusområdet får de tillfarter som verksamheten långsiktigt behöver. Region Skåne ser att Kioskgatan har en viktig funktion för att kunna säkerställa patientsäkerhet, krisberedskap och allmän tillgänglighet, bland annat för transporter i samband med ombyggnad av SUS.

Region Skåne har av Lunds kommun begärt ett slutligt besked om Kioskgatans stängning, baserat inte bara på trafiktekniska bedömningar, utan också med hänsyn taget till den nytta som korsningen kan ha för sjukhuset som till exempel ambulanstrafik, byggtrafik, ökad trafiksäkerhet i sjukhusområdets centrala delar mm.

Lunds kommun har svarat i tjänsteskrivelse 2014-04-28 och fortsatt framhållit svårigheterna att ordna en korsning för allmän biltrafik med tillfredsställande trafiksäkerhet. Däremot ser man det som möjligt att utforma spårvägsgatan kring Kioskgatan så att det blir möjligt för utryckningsfordon och andra angelägna transporter att vid behov passera spårvägen mellan Getingevägen och Kioskgatan. Region Skåne anser inte att Lunds kommun i tillräcklig grad har beaktat behovet för akutsjukvårdens transporter utan vill framhålla att passagemöjligheten måste vara ständigt tillgänglig och anpassad till akutsjukvårdens krav.

I samma skrivelse framhålls beträffande byggtrafiken att kommunen kommer att medverka till att skapa tillfredsställande lösningar för sjukhusets utveckling och ombyggnad. Exakt hur detta löses får prövas när byggprojekt är aktuellt. Region Skåne önskar inom ramen för pågående samarbete mera i detalj utreda vilka lösningar som kan bli aktuella. Till exempel kan kommunens förslag att hårdgöra en del av spårområdet för att möjliggöra ambulansinfart utökas att kunna omfatta byggtrafik vid speciella behov. Region Skåne anser att det behöver säkerställas att detaljplanens utfartsförbud i Kioskgatan inte omöjliggör sådana lösningar.

Om det blir aktuellt med interimistiska lösningar i avvaktan på spårvägens anläggande, till exempel trafikering med bussar på utökad Lundalänk, önskar Region Skåne pröva lösningar med öppen Kioskgata i likhet med Klinikgatans anslutning på Baravägen. I detta fall krävs att detaljplanens utfartsförbud i Kioskgatan blir gällande först när spårvägen anläggs.

Region Skåne framförde i samrådsyttrandet en oro över att SUS verksamhet kan komma att störas genom vibrationer och elektromagnetiska fält. Delar av sjukhusområdet kommer att befinna sig i områden med så höga elektromagnetiska fält, att det är olämpligt att placera viss typ av känslig utrustning där. Sedan dess har frågorna utretts och Region Skåne fått indikationer om att risken för störningar på sjukhusets verksamhet går att

bemästras. Då någon slutrapport ännu inte finns att ta del av kvarstår dock Region Skånes synpunkter från samrådsskedet avseende vibrationer och elektromagnetiska fält. Region Skåne vill understryka att det fortsatt sker kommunikation mellan Lunds kommun och Region Skåne för att identifiera behovet av åtgärder.

Dagens sjukhusterminal medger vändning av södergående busslinjer, vilket är en funktion som försvinner i aktuell detaljplan. Bussar på berörda linjer måste därmed vända i annan slinga bortom aktuell detaljplan, vilket fördyrar driftskostnaden för trafiken.

Kommentar

Placeringen av hållplatsläget på Clemenstorget har bedömts som en lättåtkomlig och tillgänglig plats vid torget. Hållplatsens läge har studeras i ett större sammanhang i arbetet med Lund C. Placeringen av hållplatsläget närmre det framtida resecentrum har studerats och ej funnits rimligt i sammanhanget då det skulle öka intrånget på torget utan att på ett betydelsefullt vis minska gångavståndet till plattformarna. Gångavståndet för resenären i bytet mellan tåg och spårvagn beror till större del på vilken del av tåget passageraren anländer från än placeringen av hållplatserna på torget. Ett gestaltningsarbete har inletts kring Clemenstorget och Bangatan där enkla byten och bekväma uppehållsytor ska ingå som ett naturligt inslag i resemiljön.

Fastigheten Eskil 7 har vid Kioskgatan försetts med ett in- och utfartsförbud. Pågående markanvändning fortsätter tills föreslagen detaljplan genomförs dvs Kioskgatan kan vara öppen tills vidare. Vid utbyggnaden av spårvägen får en körbar förbindelse ej anordnas. Vid akuta tillfällen eller speciella omständigheter kan utryckningsfordon och specialtransporter använda anslutningen, vilket blir aktuellt om de annars avsedda transportvägarna är otillgängliga. Detaljplanens reglering förhindrar inte att spårvägskörbanan och omkringliggande ytor förses med hårdgjorda material för att underlätta vid dessa speciella situationer.

Avseende buller och vibrationer visar framtaget utredningsmaterial att spårvägen inte kommer att försämra förutsättningarna att bedriva befintliga verksamheter längs Kunskapsstråket.

Ett omfattande utredningsarbete om störningar av elektromagnetiska fält har utförts i nära dialog med fastighetsägare och verksamhetsutövare längs Kunskapsstråket. Det internationella konsultteam som varit sakkunniga i frågan har för projekt Spårväg Lund C-ESS presenterat ett flertal alternativa åtgärder som kan reducera de magnetiska fälten så att störning inte uppstår för angränsande verksamheter. Projekt spårväg Lund C-ESS behöver analysera dessa alternativ för att få grepp om vilka andra konsekvenser åtgärderna ger upphov till i form av t ex kostnader, underhåll, ansvar mm. Då indata saknats har erfarenhetsvärden använts. Vidare har såväl en simulering av den planerade trafiken samt en genomgång av kraftförsörjningsbehovet genomförts. När ett konkretiserat åtgärdsförslag finns fortsätter dialogen med berörda parter.

Direkt utredning kopplad till känsliga organismer har ej utförts då "ICNIRs Guidelines on limits of exposure to static magnetic fields" pekar på att magnetfält från planerad spårväg inte stör organismer samt att gränsvärden inte kunnat uppges från verksamhetsutövarna.

Ledningsrättshavare m fl

E.ON Elnät Sverige AB

E.ON Elnät Sverige AB framför i skrivelse 2013-60-28 att:

Synpunkter på detaljplan Norr om Solbjersvägen – Odarslövsvägen

I planbeskrivningen saknas beskrivning av nedgrävningen av 130 kVs ledningen som berör denna plan. Förslag till text är att "E.ON Elnät Sverige AB har en kraftledning, 130 kV luftledning (Mörarp – Sege) som korsar planområdet. Den kommer att markförläggas för att Science Village och stadsdelen Brunnsberg ska kunna utvecklas. Nedgrävningen är en förutsättning för stadens utveckling. För luftledningen behövs ett 40 meter brett område med restriktioner, för nedgrävd ledning behövs ett 10 meter brett område."

Så länge luftledningen finns gäller att marken ska vara tillgänglig för luftledning. Inom området för luftledning får inte bedrivas verksamhet eller vidtas åtgärder som hindrar bibehållandet av ledningen, det skall ej heller finnas vegetation, flaggstänger eller dylikt som genom sin höjd utgör fara för ledningen. När ledningen grävts ner ska marken vara tillgänglig för allmänna underjordiska ledningar.

För arbete invid eller under kraftledningen gäller särskilda bestämmelser. Dessa framgår av gällande koncession samt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter.

Kommentar

Text i planbeskrivningen ses över och har ändrats. En redaktionell ändring av plankartan har gjorts som visar ett område som ska hållas tillgänglig för allmänna luftledningarna tills luftledningen ersätts med en underjordisk ledning.

Trafikverket

Trafikverket framför i yttrande 2014-06-18 bl.a. att

Synpunkter för spårväg Clemenstorget-Bredgatan, Getingevägen-Tornavägen samt Norr om Solbjersvägen-Odarslövsvägen

Ingen erinran

Synpunkter Tornavägen-Motorvägen E22

Det redovisas en teknisk anläggning i plankartan intill väg E22. Områden som är av riksintressen ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningarna. Byggnadsfritt

avstånd från vägområdet på väg E22 är utökat till 50 meter. Generellt ska inga byggnader eller fasta föremål förekomma inom detta område för att möjliggöra en framtida utveckling av vägen. Då omkringliggande bebyggelse ligger närmre än 50 meter, kan Trafikverket i detta fall göra ett avsteg och godkänna en teknisk anläggning inom byggnadsfritt avstånd, dock ej närmre än befintlig bebyggelse.

Lunds kommun ansvarar för kostnader för ombyggnaden av viadukten under E22. Ett genomförandeavtal ska tecknas mellan Trafikverket och Lunds kommun innan åtgärden påbörjas.

Trafikverket utreder en trafikplats mellan Gastelyckan och Lund Norra. Huvudalternativet är en förläggning av trafikplats Ideon till det mellersta läget, läge B.

Synpunkter Odarslövsvägen-Spårvägsdepån

Det förs diskussioner mellan Trafikverket och Lunds Kommun kring förändrat väghållaransvar för Odarslövsvägen.

Kommentar

Synpunkt och genomförandeavtal vidarebefordras till tekniska förvaltningen.

Organisationer och föreningar

Naturskyddsföreningen Lund

Naturskyddsföreningen i Lund framför i skrivelse 2014-05-27 att de vill understryka att även om antalet resande vid Lund C har ökat kraftigt, finns ingen säkerhet om att antalet resenärer kommer att dubblas, eller tredubblas i framtiden. Järnvägsområdet kommer att ha mycket svårt att hantera dessa ökningar i personströmmar.

Bussalternativet som införts i MKB:n ges inte samma behandling som spårvägsalternativet. Detta är anmärkningsvärt då spårvägsalternativet hela tiden saknat finansiering. Det saknas även en beskrivning av hur bussarna ska kunna angöra Clemenstorget. Innan någon lösning har visats måste Naturskyddsföreningen utgå från att bussarnas vändningsmanövrar behöver mer utrymme än spårvagnens och således inkräktar mer på den värdefulla miljön på torget.

LNF önskar att alternativen prövas mot de kommunala miljömålen i LundaEko II. Det borde gå att räkna på de olika alternativens klimatpåverkan inte bara i driftfasen utan även inkludera anläggning och avslutning.

LNF ifrågasätter påståendet om att Lund NE/Brunnshög skulle bli ett exempel på "hållbarhetsplanering i världsklass". De skyhöga ambitionerna följs inte av konkreta åtgärder. Spårvägen skulle möjligen vara ett bidrag,

men eftersom finansiering saknas behöver kommunen utreda bussalternativet bättre.

Kommentar

Inga resandeprognoser kan vara helt säkra men hittillsvarande utveckling tillsammans med framtida utbyggnadsplaner pekar mot en kraftig resandeökning. Dagens stationsområde har inte möjlighet att ta emot så många nya resenärer. Ett omfattande ramprogramarbete har därför startats för att utveckla stationsområdet och möjliggöra en kraftig resandeutveckling.

MKB:n redovisar två scenarios med busstrafikering av stråket, dels nollalternativet baserat på en utveckling av dagens busstrafik, dels ett scenario där bussar i egen bana ges samma framkomlighet som spårtrafik. Detta har bedömts vara de mest aktuella alternativen till spårväg. Det finns naturligtvis ytterligare varianter med buss men det har inte bedömts rimligt att beskriva dessa.

Planförslaget bedöms vara i linje med mål och åtgärder i LundaEko. Text anges åtgärd 4.4 som påverkar målen om minskade utsläpp av koldioxid och kväveoxid: "Lunds kommun bör driva på för att utbyggnaden av den spårburna förbindelsen Lundalänken till Dalby ska vara färdig senast år 2020."

Hyresgästföreningen Region Södra Skåne

Hyresgästföreningen Region Södra Skåne framför i skrivelse 2014-05-28 att:

Generella synpunkter

Överlag besvarar miljökonsekvensbeskrivningen och rapporten om buller och vibrationer frågor rörande påverkan av dessa effekter. Men för att andelen människor som utsätts för bullerstörningar inte ska öka bör möjligheten till kompensationsåtgärder studeras när riktvärdena inte kan uppnås. Om framtida bullerskyddsåtgärder kan förutses bör dessa säkerställas i planeringsskedet.

Det är viktigt att park- och grönområden inte tas i anspråk om det inte är absolut nödvändigt. Om parkmark anspråkstas bör detta kompenseras genom nyanläggning av parker i närområdet.

Kommentar

För de fastigheter där bullerriktvärdena överskrids presenteras förslag på åtgärder. Åtgärdena utgår från 4 kriterier som tagits fram i en buller- och vibrationsutredning. Fastighetsägarna kan söka bidrag från kommunen för åtgärder de behöver göra för att minska bullerpåverkan på deras fastigheter.

Detaljplanerna för spårvägen innefattar endast det som krävs för att uppnå syftet med detaljplanen. Att ta i anspråk parkmark eller liknande har inte

innefattats i detaljplanerna, förutom vid Höjdpunktens hållplats, där ett mindre grönområde behöver användas för dagvattenhantering. Befintlig dagvattendamm ligger på parkmark enligt gällande detaljplan. I detaljplanen för Solbjer hanteras och redovisas konsekvenser när det gäller ianspråktagandet av parkmark av spårväg och tillkommande bebyggelse.

MAX IV Laboratoriet

MAX IV Laboratoriet framför i skrivelse 2014-05-26 att:

Synpunkter på detaljplan norr om Solbjersvägen - Odarslövsvägen

Utredningar visar att vibrationsdämpande åtgärder måste vidtas för rälsen för att inte spårvägstrafiken ska störa verksamheten på MAX IV. Föreslagna åtgärder i rapporten ”Spårväg Lund C – ESS – buller och vibrationer” anses otillräckliga. Då de långa strålrören som är de mest känsliga komponenterna är belägna i den nordöstra delen av MAX IV-anläggningen måste spåren vibrationsdämpas minst 2-300 meter ytterligare norrut.

De mer högfrekventa vibrationerna från spårvägen kräver att utrustningen skyddas genom att isolera direkt vid källan. Det samma gäller inom MAX IV där exempelvis samtliga pumpar och annan utrustning avisoleras på fjädrande, tunga stativ.

MAX IV- anläggningen kan komma att äventyras om inte störningarna hanteras på rätt sätt. Ju längre bort från anläggningen som spårvägen placeras desto bättre, samtidigt ställer sig verksamheten positiv till kollektivtrafikförsörjning. Genom ett fortsatt samarbete kring utredningar och utveckling kring hantering av störningar från vibrationer kan en välfungerande forskningsanläggning fungera ihop med kollektivtrafikförsörjningen.

Kommentar

MAX IV:s synpunkter avseende vibrationer har beaktats i pågående förprojektering. När konkreta åtgärdsförslag är klara fortsätter dialogen parterna emellan.

European Spallation Source ESS AB

ESS AB framför i skrivelse 2014-05-27 att:

Synpunkter på detaljplan norr om Solbjersvägen – Odarslövsvägen samt synpunkter på detaljplan Odarslövsvägen - Spårvagnsdepån

Den viktigaste frågan som ESS AB i sammanhanget vill lyfta fram är de elektromagnetiska fälten som uppstår i samband med den framtida spårvägsverksamheten. Huvudsakligen uppstår fälten runt likriktare och serviceverkstad samt när spårvagnar är i rörelse. Dessa får inte vara av sådan art och styrka att de riskerar att störa eller på annat sätt inverka menligt på den vetenskapliga experimentverksamheten inom ESS-området. Exakt vilka gränsvärden som kan komma att påverka verksamheten är inte fastställda. Det kan däremot konstateras att avskärmning erfordras. Den

exakta utformningen av avskärmningen får framkomma i fortsatt utrednings- och utvecklingsarbete.

Kommentar

Eftersom exakta gränsvärden ej är fastställda kan frågan ej behandlas närmre i nuläget. När ett konkretiserat åtgärdsförslag avseende reduktion av elektromagnetiska fält finns fortsätter dialogen med berörda parter.

HSB Skåne

Framför i skrivelse 2014-05-28 bl.a. att

Synpunkter Clemenstorget – Bredgatan

HSB befarar att planförslaget innebär en försämring av tillgängligheten för de hyresgäster och verksamheter som hyr av HSB Skåne på adressen Sankt Laurentiigatan 10. Ambulanshämtningar, färdtjänsthämtningar, leveranser måste kunna angöra. Parkeringsplatser för funktionsnedsatta måste finnas i anslutning till fastigheten.

Övergångsställen kan inte läggas så att det försvårar transporter och leveranser.

Kommentar

De exakta placeringarna av övergångsställen och övriga detaljutformningsfrågor regleras ej i detaljplan. Planförslaget bedöms dock inte försvåra möjligheterna för ambulanshämtningar, färdtjänsthämtningar och leveranser till hyresgäster och verksamheter på aktuell adress. Infarten och befintliga parkeringar på kvarteretsmark bibehålls, därtill kommer vissa parkeringsmöjligheter ordnas mellan de nya träden på sydöstra sidan av gatan.

Föreningen gamla Lund

Föreningen Gamla Lund framför i skrivelse 2014-05-21 bl.a. att de föredrar en alternativ lösning för Sankt Laurentiigatan. Detta skulle kunna uppnås genom enkelriktning för bil- och kollektivtrafik på S:t Laurentiigatan mot nordost och en enkelriktad spårvägsslinga via Kung Oscars väg- Spolegatan alt. Carl Bernlunds gata- Clemenstorgets nordsida- S:t Laurentiigatan. Dessa förslag berör inte Clemenstorgets plataner.

Föreningen föreslår att ett spårvägsalternativ utan luftledning med bibehållna alléer, som i Reims i Frankrike, utreds.

Föreningen Gamla Lund noterar att spårvägens etapp 3 via Klostergatan - Stora Södergatan fortfarande finns kvar på en översiktskarta. Om denna etapp förverkligas vore en sträckning via Trollebergsvägen- Stattenavägen att föredra. En eventuell framtida utbyggnad av spårvägsnätet innanför vallarna och tullarna skulle vara oförenlig med hänsyn till kulturmiljön.

Föreningen gamla Lund ifrågasätter att Lund C ska vara den enda knutpunkten i staden.

Äldre bebyggelse ska inte påverkas av buller eller vibrationer.

Konsekvensbeskrivningen tar inte upp den befintliga äldre bebyggelsen vid Odarslövsvägen som en del av kulturmiljön.

Schaktning för spår och el med bärlager för tunga fordon innebär omfattande ingrepp i den fasta fornlämningen Lunds stad.

Sammanfattningsvis anser Föreningen Gamla Lund att föreslagna detaljplaner inte ska föras till antagande innan påtalade synpunkter och utredningar vägts in i beslutsunderlaget.

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget – Bredgatan

Föreningen anser att den föreslagna gatusektionen på S:t Laurentiigatan allvarligt skadar de i bevaringsprogrammet utpekade värdena. Siktlinjen mellan Allhelgonakyrkan och Clemenstorget- Lund C har ett stort värde. Den dubbelsidiga allén bör bevaras på nuvarande plats.

En ev. dubbelspårig spårväg mellan befintliga alléträd förutsätter att (enkelriktad) behörig biltrafik förenas med spårväg medan cykelbanor kan anordnas på båda sidor.

Föreningen föreslår att förslaget för Clemenstorget bör omarbetas. Spårvägen bör förläggas längs torgets sida/sidor för att bevara Clemenstorgets utformning och funktion.

Synpunkter detaljplan Norr om Solbjersvägen – Odarslövsvägen

Möjligheterna att integrera äldre bebyggelse i den nya stadsmiljön, som en historisk dimension, bör tillvaratas.

Synpunkter detaljplan Odarslövsvägen – Spårvagnsdepån

Möjligheterna att integrera äldre bebyggelse i den nya stadsmiljön bör tillvaratas. Detta gäller i synnerhet Odarslövs mölla. Stor omsorg bör läggas vid spårvagnsdepåns utformning, så att den inte framstår som en industrianläggning ute i det öppna landskapet.

Kommentar

Kommunstyrelsen tog baserat på omfattande alternativstudier ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket b.la. innebär att spårväghållplatsen placeras på Clemenstorget. Placeringen på Clemenstorget hänger även ihop med spårgeometri och placering av växlar. Genom att undvika snäva kurvradier minimeras slitage och oljud i form av gnissel. En placering av hållplats på torgets norra sida kan ej anordnas utan att blockera övriga funktioner kring Lund C. En placering av hållplatsen längs Clemenstorgets norra sida innebär att fler träd behöver

fällas än vid en diagonal placering, med hänsyn till växelplacering och spårgeometri. Baserat på inriktningsbeslutet pågår för närvarande arbete med att ta fram ett ramprogram för Lund C, där Clemenstorgets utveckling har hög prioritet.

Det har diskuterats lösningar med markförlagd elförsörjning för att undvika kontaktledningsstolpar i stadsmiljön. Det som talar emot en sådan lösning är en anmärkningsvärt högre kostnad. Dock är inte frågan avgjord än, och möjligheten finns att använda en sådan lösning för framtida spårvägssträckningar.

Buller- och vibrationsstudier har utförts för att klargöra var eventuella riktvärden överskrids. Rörande vibrationer kommer inga riktvärden att överskridas. På vissa delsträckor kan bullret överstiga rekommenderade gränsvärden. Utredningen redovisar tre studerade alternativ som visar beräknade bullernivåer från dagens vägtrafik, bullernivåer om spårväg införs samt alternativ om spårvägen ersätts med busstrafik.

Bullerutredningen visar bullervärden för hela sträckan och påverkan på enskilda fastigheter. För de fastigheter där bullerriktvärdena överskrids presenteras förslag på åtgärder som utgår från 4 kriterier som tagits fram. Fastighetsägarna kan söka bidrag från kommunen för åtgärder de behöver göra för att minska bullerpåverkan på deras fastigheter. Dessa är utvecklade för att förtydliga processen för bullersanering av drabbade fastigheter.

Det har tagits stor hänsyn framförallt till Odarslövs mölla i samband med spårvägsprojekteringen och utarbetningen av Science Village Scandinavias framtida område. Den äldre kulturmiljön kommer att ingå och komplettera nytillskottet av byggnader i området.

Spårvagnsdepån avses få ett välarbetat utförande för att passa ihop med utformningen av ESS och omkringliggande landskap. Depån har en storlek och omfattning som kräver att landskapsbilden tas i beaktande vid utformningsarbetet.

Ingrepp i fast fornlämning ska föregås av utredningar och nödvändiga tillstånd.

Sankt Laurentiigatan kommer att kompletteras med en ny trädrad längs gatans sydöstra kant. Det framförda alternativet med spår på Kung Oskars väg bedöms bl.a. inte ge tillräckligt goda lösningar för spårvägstrafiken, alternativt måste stora ingrepp för övriga trafikslag genomföras längs gatan vilket inte bedömts rimligt.

Sakägare, boende m fl

Akademiska Hus AB, ägare till fastigheten Eskil 21 och Helgonagården 6:16

Akademiska hus framför i skrivelse 2014-05-28 att:

Generella synpunkter

Spårvägen kommer att påverka verksamheterna längs Kunskapsstråket negativt då möjligheten till avancerad forskning begränsas på grund av elektromagnetiska fält, buller och vibrationer. De utredningar som framtagits av verksamheter i de berörda områdena visar på större störningar än de utredningar som Lunds kommun framtagit. Lunds kommuns utredningar bör kompletteras rörande forskningsverksamhet som hanterar känsliga organismer. Vibrationsdämpande åtgärder ska genomföras vid behov, både för befintlig bebyggelse och för framtida byggrätter.

Det är viktigt att utreda tillgängligheten för person- och varutransporter till fastigheterna utmed spårområdet tydligare. Akademiska hus egna utredningar för konsekvenser avseende markreglering, byggnader, markanläggningar, ledningsnät, fjärrvärmeanläggningar och vägar visar på mångmiljonbelopp i fråga om ändrings- och nyanläggningsarbeten.

Akademiska hus ser att det i hög grad måste vara en kommunal angelägenhet att ta det samlade ekonomiska ansvaret för de anpassningar och förändringar som krävs för ett genomförande.

Kommer de kommunala ledningarna under Sölvegatan behöva förläggas på kvartersmark?

Synpunkter på detaljplan Getingevägen - Tornavägen

I planbeskrivningarna omnämns inte den avancerade forskningen som pågår inne på BMC. Spårvägens negativa inverkan på verksamheterna i form av buller, vibrationer och elektromagnetiska fält bör belysas. Tillgängligheten till BMC innergård behöver hanteras. Genomfart är inte möjlig på grund av begränsande fria höjder. Infart från Baravägen är den enda tillfartsvägen för många större fordon som dagligen hanterar transporter till och från BMC.

Synpunkter på detaljplan Tornavägen - Motorvägen E22

Det saknas ingående förklaringar till hur transporttytor ska fungera intill Biologiska institutionen. Vidare utredning krävs även kring förändringarna runt Kårhuset. Möjligheten att bygga invid Ideontorget kan begränsas av det befintliga marklager som ligger öster om Kemicentrum.

Spårvägshållplatserna måste utformas attraktivt, tillgängligt och i samråd med omkringliggande verksamheter. Nivåskillnader och staket ska undvikas. Fortsatt utredning krävs för att granska möjligheterna att flytta dammsystemen mellan Ekologihuset och Biologihuset.

Kommentar

För angöring till entréer, godsleveranser och logistik på kringliggande fastigheter har kommunen redovisat möjliga förslag. Dessa lösningar på kvartersmark ingår inte i planområdet och regleras alltså inte i

detaljplanen. De ska heller inte ses som slutliga lösningar, utan ytterligare studier kan behövas tas fram i dialog mellan kommun och fastighetsägare. Samtal om avtal pågår när det gäller ansvar för fortsatt utredning och projektering när det gäller Region Skånes fastigheter på sjukhusområdet och Akademiska hus fastigheter på LTH-området.

Samtal om avtal pågår kring det ekonomiska ansvaret för åtgärder till följd av spårvägsanläggningen.

Avseende buller och vibrationer visar framtaget utredningsmaterial att spårvägen inte kommer att försämra förutsättningarna att bedriva befintliga verksamheter längs Kunskapsstråket.

Ett omfattande utredningsarbete om störningar av elektromagnetiska fält har utförts i nära dialog med fastighetsägare och verksamhetsutövare längs Kunskapsstråket. Det internationella konsultteam som varit sakkunniga i frågan har för projekt Spårväg Lund C-ESS presenterat ett flertal alternativa åtgärder som kan reducera de magnetiska fälten så att störning inte uppstår för angränsande verksamheter. Projekt spårväg Lund C-ESS behöver analysera dessa alternativ för att klarlägga vilka andra konsekvenser åtgärderna ger upphov till i form av t ex kostnader, underhåll, ansvar mm. Då indata saknats har erfarenhetsvärden använts. Vidare har såväl en simulering av den planerade trafiken samt en genomgång av kraftförsörjningsbehovet genomförts. När ett konkretiserat åtgärdsförslag finns fortsätter dialogen med berörda parter.

Direkt utredning kopplad till känsliga organismer har ej utförts då ”ICNIRs Guidelines on limits of exposure to static magnetic fields” pekar på att magnetfält från planerad spårväg inte stör organismer samt att gränsvärden inte kunnat uppges från verksamhetsutövarna.

Dialog har förts med Akademiska hus kring möjligheterna att bygga om och bygga ovanpå värmelagret vid Kemicentrum för att kunna möjliggöra en stationsnära förtätning.

Spårvägshållplatserna utformas i nära samarbete med omkringliggande fastighetsägare och avses bli tydliga noder som kan förtätas och koppla samman Kunskapsstråket. Angöring till platserna bör självfallet underlättas och oönskade höjdskillnader och barriärer minskas.

Alla ledningar tillhörande VA-Syd, Krafringen och Skanova förläggs i gatumark. Ledningar som tillhör spårvägen förläggs också i gatumark fast inne i spårvägskörfeltet.

Befintlig infart till BMCs innergård föreslås inte förändras i planförslaget. Dagens lösning är inte optimal, men när spårväg ersätter buss bedöms förutsättningarna förbättras. Kollektivtrafikbanan trafikeras av färre antal fordon och sikten förbättras när hållplats och stillastående bussar

försvinner. I fortsatt projektering kommer ytterligare förbättringsmöjligheter studeras, i dialog med fastighetsägare och verksamhetsutövare.

Lunds universitet genom LU byggnad samt LTH och Naturvetenskapliga fakulteten, hyresgäst Helgonagården 6:16
framför i skrivelse 2014-05-28 bl.a. att

Synpunkter Tornavägen-Motorvägen E22

I tidigare yttranden har Lunds universitet fokuserat på svårigheterna kring störningar från elektromagnetiska fält samt konsekvenser för universitetets investeringar i forskningsinfrastruktur kring spårvägssträckningen. I samrådsredogörelsen skriver kommunens att påverkan på avancerad teknisk apparatur kommer att beaktas och utredas vidare. I dialog med verksamheterna pågår ytterligare analyser. Fram till dess att problematiken kring magnetfältstörningarna i samband med den kommande projekteringen resulterat i för LTH godtagbara åtgärder kvarstår de farhågor som framfördes i samrådsyttrandet. Trafiksituationen och logistiken inom Campusområdet får en något styvmoderlig behandling i detaljplanen och i samrådsredogörelsen. Barriäreffekter uppstår såväl över Sölvegatan som i det nord-sydliga gc-stråket. Lunds universitet som verksamhet och organisation bör delta i diskussionerna kring trafik och logistik.

Lunds universitet påpekar även miljönämndens yttrande om bullernivåer i LTH-parken där bullerskyddsåtgärder bör finansieras inom ramen för spårvägsprojektet.

Elektronmikroskopien har helt utelämnats i samrådsredogörelsen. Det är den absolut känsligaste utrustningen på Kemicentrum. Flertalet verksamheter inom CAS och nCHREM använder instrument vilka är känsliga för variationer i yttre magnetfält som kan uppkomma genom exempelvis närbelägen spårvägstrafik. Verksamheten är helt beroende av tillgången till NMR-spektrometrar och elektronmikroskop. Lunds universitet redovisar i sitt yttrande kravspecifikationer för NMR utrustning och störningskänslig masspektrometer för elektronmikroskop, där bl.a. avstånd till tåg, tunnelbana och spårväg spelar roll. Elektronmikroskopien är den känsligaste utrustningen. Åtgärder kan genomföras på spårvägen som minskar (men ej helt eliminerar) magnetiska fält, men dessa åtgärder ger avsevärda öknningar av spårvägskostnaderna.

Kommentar

Avsikten är att göra LTH-parken till ett lättillgängligt och levande område med nära kopplingar mellan närliggande institutioner. Angående bullerdämpning i parken avses inte några åtgärder vidtas.

För angoring till entréer, godsleveranser och logistik på kringliggande fastigheter har kommunen redovisat möjliga förslag. Dessa lösningar på kvartersmark ingår inte i planområdet och regleras alltså inte i detaljplanen. I samarbete med Akademiska hus och representanter för

universitetet förs diskussioner kring hur trafikbarriärer kan minska och hur området på bästa vis kan tillvarata utvecklingsmöjligheterna.

Kemicentrums input avseende känslighet hos elektronmikroskop samt övrig utrustning har utgjort underlag för det utredningsarbete som gjorts och har omnämnts i samrådsredogörelsen.

När ett konkretiserat åtgärdsförslag avseende reduktion av elektromagnetiska fält finns fortsätter dialogen med berörda parter.

Svenska kyrkan, församlingsrådet i Lunds Allhelgonaförsamling, ägare till fastigheten Eskil 19

Svenska kyrkan, församlingsrådet i Lunds Allhelgonförsamling framför i skrivelse 2014-05-27 att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget - Bredgatan

Församlingsrådet ser det som angeläget att inte tillgängligheten på något sätt försämras till berörda verksamhetslokaler, såväl Allhelgonakyrkan som Allhelgonagården. Det är viktigt att allmänheten fortsättningsvis kan på ett enkelt sätt anlända till lokalerna till fots, per cykel, med personbil eller med allmänna kommunikationer. Om den nuvarande busshållplatsen tas bort är det viktigt att en likvärdig busshållplats anordnas inom samma radie från kyrkan. Församlingsrådet vill betona vikten av att man även fortsättningsvis kan, enligt traditionell praxis, genomföra begravningsprocessioner med bil eller till fots från såväl Allhelgonakyrkan som Lunds domkyrka till Norra kyrkogården.

Kommentar

Möjligheten att förlägga en busshållplats på Bredgatan, söder om Allhelgonakyrkan utreds. Tillgängligheten till kyrkan ska inte försämrats. Det kommer fortfarande vara möjligt att hålla begravningsprocessioner med möjlighet att köra bil eller ta sig till fots från såväl Allhelgonakyrkan som Lunds domkyrka till Norra kyrkogården.

Daniel och Cecilia Broms, ägare till fastigheten Spexaren 137 framför i skrivelse 2014-05-21 bl.a. att:

Synpunkter för detaljplan Motorvägen E22 – Norr om Solbjersvägen

Att flytta hållplatsen så nära motorvägen är konstigt. Upptagningsområdet för resande är enbart från östra sidan om motorvägen. Hållplatsen bör placeras längre österut. Cykelparkeringar får inte plats i anslutning till hållplatsen.

I handlingarna redovisas inte den långa hållplatsen för att hantera dubbelkopplade spårvagnar.

Högre bullerskydd mellan Sångarevägen 18-20/Uardavägen 6 och Sölvegatan måste anordnas. Ett högre bullerskydd är också viktigt för att förhindra att vägen över/genom bullervallen blir den snabba vägen till

hållplatsen. Kommunen bör också utföra åtgärder på närliggande fastigheters fönster för att minska buller inomhus.

Kommentar

Dagens upptagningsområde är en viktig parameter för hållplatsplacering, men det finns fler aspekter att väga in. Hållplatsen vid Höjdpunkten har placerats mellan hållplatsen vid Solbjer och den vid Ideontorget. Det anses även önskvärt med en placering nära E22 för att överbrygga barriäreffekten som motorvägen skapar. Hållplatsläget ger möjlighet för cykelparkeringar mellan träden eller vid alternativa utformningar av hållplatsmiljön. Föreslaget läge kopplar väl till befintlig gatukorsning med gång- och cykelpassage, och ger ett balanserat avstånd till omkringliggande hållplatser.

Närmiljön kring Sångarevägen, Uardavägen och Sölvegatan ses över vid anläggning av spårvägen/Trafikplats Ideon.

För de fastigheter där bullerriktvärdena överskrider som konsekvens av spårvägsprojektet, ges förslag på åtgärder som utgår från 4 kriterier som tagits fram. Föreslagen/planerad åtgärd för reduktion av spårvägsbuller på denna sträcka är att förlägga spårvägen i gräsbädd, vilket sänker spårvägsljudnivån med 2-3 dB.

Rolf Hallgren, boende Sankt Peter 34 i Lund

framför i skrivelse 2014-05-26 bl.a. att Rolf hänvisar till skrivelse inlämnad vid samrådet. Gångavstånd till busshållplatser efter spårvägens införande blir upp till 300 meter. Tillgängligheten blir svår för funktionsnedsatta personer. Enligt Vård- och omsorgförvaltningen har detta påpekats vilket även miljönämnden har tagit upp i sitt yttrande.

Spårvägens inverkan på kulturmiljön har ej tillräckligt beaktats. Region Skåne påpekar även att spårvägshållplatsen ligger för långt från järnvägen för att vara attraktiv.

Rolf Hallgren framför att även stadsantikvarien tycker att spårvägen ska gå i Carl Bernlunds gata, Spolegatan, Kung Oscars väg. Kulturmiljön skulle därmed bli intakt.

Kommentar

Busshållplats längs Sankt Laurentiigatan tas bort vilket ökar avstånden till kollektivtrafik något för vissa resenärer. Avståndet till kollektivtrafik anses dock rimligt i sammanhanget. Utredningen pågår om att justera hållplatsläget för buss på Bredgatan, vilket kan inverka positivt.

Spårvägens påverkan på kulturmiljön har utretts i samarbete med bland annat Länsstyrelsen. Även om en utbyggnad av spårväg skulle få

konsekvenser för stadsmiljöns kulturvärden, har dessa bedömts ej vara av betydande karaktär.

Det togs ett beslut i Kommunstyrelsen 2014-04-02 om spårvägens hållplatsläge på Clemenstorget. Beslutet som Kommunstyrelsen tog 2014-04-02 bekräftar ett tidigare beslut som togs 2013-04-03, alltså innan detaljplanerna skickades ut för granskning. Det har studerats flertalet alternativ till föreslaget hållplatsläge vid Clemenstorget. Placeringen på Clemenstorget påverkas av spårgeometri och placering av växlar.

Günter Grossmann, ägare till fastigheten Rektorn 6 i Lund.

Göran Thored, Håkan Klemedtson, Christer Hermansson, Christina Jacobsson, Bodil Rahm, Liharevschi Vladimir boende i fastigheten Brädgården 4.

Jan Annerstedt, Johan Augustsson, Marie Henschen, Anitha Bruun, Rolf Hallgren och Marianne Rehnstedt, boende på fastigheten Sankt Peter 34 i Lund

framför i skrivelse 2014-05-28 bl.a. att

Synpunkter för Clemenstorget- Bredgatan

Den aktuella detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten för att anlägga spårväg mellan Lund C och Science Village, i materialet finns inte en sådan prövning. En prövning borde redovisa alternativ till att anlägga spårväg t.ex. en jämförelse med bussar. Det är viktigt att sakargument redovisas objektivt, inte minst när det gäller bedömning av bebyggelsemiljöns utformning.

Detaljplanen visar inte markens lämplighet för spårväg. Spårvägen får betydande negativ inverkan på Clemenstorgets karaktär och funktion. I själva verket är hållplasten på Clemenstorget en 80 meter lång spårvägsterminal med två spår och plattformar. Ritningarna på Clemenstorget visar inte hur omfattande ingreppet blir på torget. Stadsbyggnadsvärden går förlorade. Att hugga ner plataner med dess gröna tak är svårt att acceptera. Med spårvägen försvinner ett stort antal träd på Clemenstorget och längs St. Laurentiigatan. Illustrationerna är missvisande.

Det kommer bli svårt för funktionsnedsatta att röra sig över torget. De som kommer norrifrån får det svårare att ta sig till affärerna runt torget. Detaljplanen bör tydliggöra den begränsande framkomligheten.

Det finns bristande redovisning vad gäller 0-alternativet till spårväg. Elbussalternativet innebär ett mindre ingrepp i stadsmiljön. Elbussar ger fler valmöjligheter i framtiden. En spårväg kan ge en negativ strukturbildande effekt på Lunds utveckling. Transportbehoven bör minska inom Lunds tätort. Det behöver därför vara en flexibel stadsutveckling där man inte låser sig i kostnadskrävande strukturer.

Sedan i början av 2014 pågår en utredning om de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för att ersätta samtliga stadsbussar till elbussar i Lund. Rapporten ska vara klar i mitten på augusti 2014. Detaljplanen har inte tagit hänsyn till detta. Detaljplanen bör kompletteras så att resultaten i rapporten som LTH tar fram används vid prövning av spårväg.

Många busshållplatser försvinner med spårvägens utbyggnad. Det finns ett stort antal besökande till Capio, tandklinker på St Laurentiigatan 10. Kollektiva trafiklösningar till institutionerna försämras.

Tillgängligheten med kollektivtrafik till Allhelgonakyrkan blir inte lika nära när den busshållplatsen försvinner. Med den föreslagna detaljplanen försvinner 5 stycken gamla träd pga. en ny infart till kyrkan. En buslösning gör att problem med infart till fastigheten Eskil 3 inte uppstår.

Gnissel, buller och vibrationer är ett problem med en spårväglösning. Elbusar är tystare och föranleder inte några elektromagnetiska fält. Vibrationer och magnetiska fält kan också riskera funktioner och tillförlitlighet i avancerad medicinsk utrustning. Redovisning saknas för hur friktionen mellan spårvägsspår – och hjul försämrar luften med partiklar som frigörs.

Konsekvenserna bör redovisas för hur byggnader längs St Laurentiigatan, boende, kulturskolan och musikgymnasiet påverkas. Hur ska stomljuden hanteras?

Detaljplanen tar inte upp hur olycksrisker ska kunna undvikas eller förebyggas. Det gäller speciellt för cyklister och då särskilt i St Laurentiigatan. Vart tar biltrafiken, 3000 bilar om dagen vägen på St Laurentiigatan och delar av Karl XI gatan? Hur påverkas omkringliggande gator?

Ombyggnadstiden blir svår och omfattar störningar i två år.

Kommentar

Illustrationerna redovisar en bild av hur spårvägen kan komma att projekteras inom det detaljplanelagda området. Detaljplanen medger inte att Clemenstorget får en 80 meter lång spårvägsterminal. Inom det detaljplanelagda området på Clemenstorget, medges en hållplats till en längd av cirka 30 meter. Antalet plataner, lindar och pilar som beräknat behöver fällas är cirka 13 av 100 st. Framkomligheten över torget ska vara funktionell för alla som behöver använda platsen.

Busstrafiken kring Lund C lider redan idag av uppenbara framkomlighetsproblem. Med ett ökat kollektivt resande behöver framkomligheten även för busstrafiken säkras med separata körfält. Framförallt med utbyggnaderna av ESS och Brunnshög ställs nya krav på en kapacitetsstark och bestående kollektivtrafiklösning. Den struktur som

skapas runt spårvägen står inte i konflikt med övriga utvecklingsmål utan kan stärka den förtätning som önskas i staden.

LTH tittar tillsammans med kommunen över möjligheten till elektrifierad busstrafik. Utredningen är fristående från spårvägsprojektet. Även övrig kollektivtrafik behöver utvecklas i Lund. Lunds Universitet och Lunds kommun är överens om att spårvägsfrågan inte ingår i den nu pågående utredningen/forskningen. Elbussar är viktiga för Lund liksom spårvägen.

Det studeras möjlighet att förlägga en ny busshållplats på Bredgatan söder om Allhelgona kyrkan.

Anledningen till att mark måste tas i anspråk på Allhelgonakyrkans fastighet är att spårvägen måste ta ut svängen i korsningen Bredgatan, Sankt Laurentiigatan och Allhelgona Kyrkogata. Mot Allhelgonakyrkans tomt måste även finnas plats för gång- och cykelväg.

Uppkomst av stomljud har ingått i bullerutredningen som medföljt ärendet vid granskningen.

Fördelning av trafikflöden runt Clemenstorget har tagits upp specifikt i planbeskrivningen i en tabell över fördelning och förväntad trafikökning.

Styrelsen BRF Lennart, genom Kerstin Bergöö ordförande, mfl., ägare till fastigheten Brädgården 4 framför i skrivelse 2014-05-26 bl.a. att:

Synpunkter för Clemenstorget-Bredgatan:

Helhetsperspektivet saknas i redovisningen i detaljplanen, alltså en sammanhållen plan för gång-, buss-, tåg- och biltrafiken.

Förlusten av Clemenstorgets plataner och lindar förändrar miljön i grunden. Clemenstorgets värden bör istället betonas ytterligare vad gäller mötesplats, torghandel och viloplats. Tillskapandet av motsvarande värden framgår inte i detaljplanen.

Vad händer med Karl XI gatan när trafiken intensifieras med förhöjda bullernivåer? St Laurentiigatans rubinior försvinner.

Kulturskolans och Holkens område används för boendes och andras rekreation.

Synpunkter för miljökonsekvensbeskrivningen

I kommunens miljökonsekvensbeskrivning framhålls de riksintressanta kulturmiljövärdena för Lunds innerstad. Clemenstorget har klassats som kulturhistoriskt intressant och miljömässigt värdefullt. Stora delar av dessa värden försvinner med spårvägens införande.

Kommentar

Det togs ett beslut i Kommunstyrelsen 2014-04-02 om spårvägens hållplatsläge på Clemenstorget. Beslutet som Kommunstyrelsen tog 2014-04-02 bekräftar ett tidigare beslut som togs 2013-04-03, alltså innan detaljplanerna skickades ut för granskning. Baserat på inriktningsbeslutet pågår för närvarande arbete med att ta fram ett ramprogram för Lund C, där Clemenstorgets utveckling har hög prioritet. I Kommunstyrelsens beslut poängteras att Clemenstorget ska bli ett dynamiskt och attraktivt torg med förbättrad tillgänglighet, möjlighet till torghandel och samexistens mellan gång- och spårtrafik och med människan i fokus. Torgets kulturmiljö kommer till viss del att förändras men tillförandet av nya kvaliteter ses som gynnsamt.

Konsekvenser av omfördelad trafik på omkringliggande gator vid Clemenstorget beskrivs i en tabell i planbeskrivningen.

Sten Gülich, boende på fastigheten Silvert Grubbe 8 i Dalby framför i skrivelse 2014-05-28 bl.a. att:

När man startar ett projekt bör man använda den så kallade gyllene triangeln, innehållande tre sidor kvalitet, tid och ekonomi under tiden följer man upp om man uppfyller kraven. När det gäller kvalitet verkar man inte ha undersökt vilket transportsystem som är tekniskt mest lämpligt. Man har låst sig vid spårväg. När det gäller ekonomi har politiker och tjänstemän helt orealistiska beräkningar. Det saknas beräkningar av oförutsägbara kostnader. När det gäller tidskravet verkar det oseriöst. Behovet av persontransporter till och från ESS finns inte innan anläggningen har byggts. Politiker vill få till stånd spårvägstrafik så fort som möjligt. Varför?

Tror man på fullt allvar att detta blir ett lyckat projekt när man tittar på misslyckade spårvägsprojekt i Edinburgh, Jaén och Malaga.

Boende i Dalby, Veberöd, Genarp och Södra Sandby betalar skatt i Lund och de vägar som går till Lund kan knappast beskrivas som ett kommunalt vägnät. Pengarna behöver gå till sjukvård, skolor, tåg- och vägnätet.

Kommentar

Detaljplanerna för spårvägen föregicks av en förstudie. Detaljplanerna avser pröva lämpligheten att uppföra själva spårvägen Lund C - ESS. Detta kan jämföras med exempelvis en ny gatudragning eller planering av andra kollektivtrafiksystem. Spårvägen är tänkt att fungera som ett kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem som möjliggör en strategisk utbyggnad av Lund och Brunnshög. Genom att klargöra en riktning för stadens utbyggnad med tydliga strukturella trafikförsörjningssystem motiveras en utveckling längs Kunskapsstråket och markvärden ökar. Innan ESS kommer i drift finns en lång rad andra företag och institutioner som gynnas redan vid driftstarten.

BRF Sankt Peter genom ordförande Anders Lidén, ägare till fastigheten Sankt Peter 34 i Lund

Framför i skrivelse inkommen 2014-05-27 bl.a. att:

Synpunkter för Clemenstorget – Bredgatan:

Detaljplanen innebär en markant försämring av tillgängligheten för sjukvården och tandläkarmottagningen med busshållplatser borttagna.

I planförslaget är övergångsstället flyttat till mittemot infarten till fastighetens område vilket försämrar för sophämtning, leveranser, tandvården och Capio kliniken.

Cykel och gångytor bör separeras med en höjdskillnad.

Kommentar

De exakta placeringarna av övergångsställen och övriga detaljutformningsfrågor regleras ej i detaljplan. Planförslaget bedöms dock inte försvåra möjligheterna för ambulanshämtningar, färdtjänsthämtningar och leveranser till hyresgäster och verksamheter på aktuell adress. Infarten och befintliga parkeringar på kvarteretsmark bibehålls, därtill kommer vissa parkeringsmöjligheter ordnas mellan de nya träden på sydöstra sidan av gatan. Illustrationen ger en bild av en tilltänkt markbehandling.

Busshållplats längs Sankt Laurentiigatan tas bort vilket ökar avstånden till kollektivtrafik för vissa verksamheter något. Avståndet till kollektivtrafik anses dock rimligt i sammanhanget. Utredningen pågår om att justera hållplatsläget för buss på Bredgatan, vilket kan inverka positivt.

Göran och Renate Möller, boende på fastigheten Bjärredsbanan 1 i Lund

Framför i skrivelse 2014-05-28 bl.a. att:

Anläggandet av spårvägen anses ej lämpligt. Det skulle medföra ett för stort ingrepp i stadsbilden i synnerhet för Clemenstorget. Finansieringen verkar inte vara klar. Det finns ju andra förslag för att förbättra kommunikationerna.

Kommentar

Detaljplanen prövar lämpligheten att anlägga spårväg på den aktuella sträckan. Detaljplanen i sig prövar inte lämpligheten för alternativa kollektivtrafiklösningar. Miljökonsekvensbeskrivningen redovisar ett 0-alternativ samt ett jämförelsealternativ. Detaljplanen med dess underliggande utredningar har visat att det är möjligt att anlägga en spårväg längs angiven sträcka.

Detaljplanen anger fördelning av kostnader och ansvar för projektet men ställer inga krav på hur finansieringen ska tillkomma. Detta framställs i andra processer och avtal.

Torsten Davidsson, boende på fastigheten Gråbröder 32 i Lund
Framför i skrivelse 2014-05-27 bl.a. att:

Synpunkter för Clemenstorget – Bredgatan:

Planförslagets förändringar för biltrafiken är oklar särskilt för Bytaregatan. Hållplatsen på Lund C kan med fördel förläggas längs Carl Bernlunds gata. Redovisning om bussars linjesträckning, gång- och cykelvägnätet och bilvägnätet saknas. Planen visar att 8600 bilar /dygn ska gå i Bangatan trots att den stängs av vid Tullhuset. Var tar Bangatans trafik vägen?

Hållplatsen är förödande för Clemenstorget och tar sin utgångspunkt i att spårvägen ska fortsätta mot Staffanstorp. Hållplatsensläget bör därför omprövas. Ett läge längs perrongen till spår 1 är lämpligt. Då kan man även titta på ett hållplatsläge i St Laurentiigatan nordost om Karl XI gatan.

Kommentar

Planförslaget redovisar en bedömning av de primära förändringarna i biltrafikflöden vid spårvägsgenomförande. Planen föreslår inte någon stängning av Bangatan, därav kommer största delen av dagens trafik fortsätta köra på Bangatan. Att Sankt Laurentiigatan endast görs tillgänglig för behörig trafik bedöms leda till att vissa bilister väljer att inte köra förbi stationsområdet alls utan t ex via Kung Oskars väg istället. Trafiken på Bytaregatan bedöms inte påverkas av planförslaget.

Spårvägshållplatsens läge vid Lund C har varit föremål för omfattande utredningar. Även med förutsättningen att spåren inte ska gå vidare söderut har slutsatsen varit att planförslagets placering sammantaget är den mest lämpliga.

Det togs ett beslut i Kommunstyrelsen 2014-04-02 om spårvägens hållplatsläge på Clemenstorget. Beslutet som Kommunstyrelsen tog 2014-04-02 bekräftar ett tidigare beslut som togs 2013-04-03, alltså innan detaljplanerna skickades ut för granskning. Det har studerats flertalet alternativ till föreslaget hållplatsläge vid Clemenstorget. Placeringen på Clemenstorget påverkas av spårgeometri och placering av växlar. Genom att undvika snäva kurvradier minimeras slitage och oljud i form av gnissel.

Claudia Zúñiga, boende Sankt Peter 18 i Lund
Framför i skrivelse 2014-05-28 bl.a. att:

Synpunkter Clemenstorget-Bredgatan:

Torget är stadens lungor och erbjuder luft i bebyggelsens täthet. Spårvägsterminal tvärs över Clemenstorget förändrar dramatiskt dessa principer. Torget delas mitt itu. Långa plattformar, kontaktledningar avskärmar och delar torgrummet. Ritningarna på spårvägsterminalen visar inte hur omfattande ingreppet blir på Clemenstorget. I ritningarna som visas är inte de nya träden realistiskt, det visar ett torg om 30-40 år. Vattnet tas

bort och dess lugnande ljud. Många träd tas bort, vilket ger torget sin karaktär.

Bland de första förslagen som studerades att spårvägen skulle gå från Lunds Central via Carl Bernlunds gata fram till Kung Oskars väg och därifrån till Lunds universitets sjukhus. Detta förslag avslog eftersom man insåg att det skulle förlänga restiden med några sekunder.

Kommentar

Kommunstyrelsen tog baserat på omfattande alternativstudier ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket b.la. innebär att spårväghållplatsen placeras på Clemenstorget. Clemenstorget har plataner och lindar idag. Vissa av dessa måste fällas till följd av spårvägen. Många av träden kommer dock vara kvar. Clemenstorget kommer få en ny gestaltning och funktion då spårvägen anläggs. I programarbetet för Lund C tar kommunen ett större grepp. I det arbetet ser man över flöden, byte mellan olika trafikslag, angöring, hållplatser, parkeringar etc.

En del tidiga förslag till spårvägssträckningar har i efterhand visats vara svårare att anordna än vad som antogs först. Avsikten är att anlägga kurvradier och växelsystem som minimerar slitage och således gnissel och oljud.

Birgitta Järvstad genom ombud Gunnar Järvstad, boende på fastigheten Norrtull 13 samt 20 namnunderskrifter på fastigheterna Norrtull 11, 12 och 13 framför i skrivelse 2014-05-28 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget - Bredgatan

In- och utfarten till Allhelgona kyrkogata finns på bild men saknar tydlig beskrivning i text.

Det är svårt att se skillnaden och kompletteringarna i planhandlingarna. Det hade varit bättre om förändrad text stod i fetstil.

Även bullerutredningen lider av samma problem där förändringarna ej är tydligt markerade. Vart i tabellerna och buller- och vibrationskartorna finns de nya mätningssiffrorna? Detta är av väsentlig betydelse för oss som ska ta del av dem. Hur kan man utläsa om plankarta och illustrationskarta är gammal, ny eller reviderade?

Vi önskar ingen förändrad in-utfart till Allhelgona kyrkan.

Ingen mark ska tas i anspråk rörande kyrkan, samt pianofabriken (Eskil 3) ska ej inlösas. Träden vid kyrkan ska vara kvar, och stormfällda träd ska ersättas med nya.

Spårvägen ska dras i det nordvästra hörnet av Clemenstorget, hållplats placeras längs spår 1 vid järnvägen.

De nya ljud- och vibrationsstudierna har inte tydligt presenterats.

Inga nya kostnadsberäkningar har presenterats i någon beskrivning. ESS saknar finansiering.

En folkomrösning har avvisats från ett kommunfullmäktigeparti men saken har inte förändrats i grunden.

Kommentar

Den nya in- och utfarten till Allhelgonakyrkan finns beskrivna i både text och bild i planbeskrivningen.

Granskningshandlingen, upprättad 2014-01-14, är en reviderad och vidarebearbetad version av samrådshandlingen utifrån de synpunkter som inkom under samrådet. I vänsterkanten av planbeskrivningen finns det en markering med ett streck vilken visar vad det är som har ändrats från samrådshandlingen.

Buller- och vibrationsutredningen har reviderats på vissa punkter. Ändringarna är inte markerade. Det är den senaste utredningen som gäller som underlag för granskningshandlingen.

Träden vid Allhelgonakyrkan ska i möjligaste mån vara kvar. In- och utfart till Allhelgonakyrkan får anpassas i största möjliga mån till trädens placering.

Spårvägen behöver ta ut svängen i korsningen, vilket innebär att spåren kommer att placeras ungefär i det läge som cykelbanan idag har. Ny cykelbana anläggs i den östra kanten av det som idag är en gräsmatta mellan Bredgatan och den häck som avgränsar kyrkans förplats. Lunds kyrkliga samfällighet har godkänt detta intrång.

Kommunstyrelsen tog baserat på omfattande alternativstudier ett inriktningsbeslut den 3 april 2013 vilket b.la. innebär att spårväghållplatsen placeras på Clemenstorget. Placeringen på Clemenstorget hänger även ihop med spårgeometri och placering av växlar. Genom att undvika snäva kurvradier minimeras slitage och oljud i form av gnissel. En placering av en hållplats på torgets norra sida innebär att slitage och oljud ökar och blockerar övriga funktioner kring Lund C.

Detaljplanen anger fördelning av kostnader och ansvar för projektet men ställer inga krav på hur finansieringen ska tillkomma. Detta framställs i andra processer och avtal.

Lennart Nord, boende Gernandtska Lyckan 17

framför i skrivelse 2014-05-28 bland annat att:

Generella synpunkter

Synpunkter på detaljplan Clemenstorget - Bredgatan

Lennart Nord yrkar att BN upphäver sitt beslut 140123 ”att detaljplan för Spårväg- Clemenstorget – Bredgatan, Lunds kommun, ska hållas tillgänglig för granskning” liksom följande fem detaljplaner §§9-14, Dnr BN 2014/0009-14

Delar av detaljplaneringen har inte underställts samråd.

- Delar av detaljplaneringen har inte underställts samråd. Utredning om alternativa hållplatslägen för spårvägen på Clemenstorget (KS 140205) är inte publicerad. Detta strider mot PBL kap 4 §33 där det klargörs att planbeskrivningen ska innehålla en redovisning av de överväganden som legat till grund för planens utformning med hänsyn till motstående intressen och planens konsekvenser.
- Inriktningsbeslutet angående Clemenstorget och Lund C fattades i kommunstyrelsen 2013-04-03, två veckor innan detaljplanerna ställdes ut för samråd (Beslut i BN 20130417). Besluten och vilka alternativ som ledde fram till dessa har ej redovisats på ett adekvat sätt. Detta strider mot PBL kap 5 §11.
- Gestaltungsprogrammet från 20140113 har varit ett underlag vid utformningen av granskningsförslagen. Gestaltungsprogrammet har inte varit föremål för samråd, trots de viktiga effekter resultaten har för stadens miljö och identitet.
- I kommentarer till samrådsredogörelsen återfinns en skrivelse rörande kostnadsberäkningarna för spårvägsprojektet där investeringen beräknas uppgå till cirka 720 miljoner kronor för infrastruktur, cirka 200 miljoner för spårvagnar samt cirka 180 miljoner för spårvagnsdepå. Dessa kalkyler har inte syns eller kunnat granskas.

Redovisad samrådsredogörelse strider mot PBL.

- Samrådsredogörelsen strider mot PBL då den utgör ett dåligt politiskt beslutsunderlag. Lennart Nords originalyttrande är 8 sidor långt med 3750 ord samt bilagor. Detta har kortats ner till 378 ord. Väsentliga delar som ’Kollektivtrafiken i hela kommunen, ’alternativa möjligheter till trafikering’, ’adekvata kostnadsberäkningar’, ’informerar sig om tekniska möjligheter’ samt nya förslag till alternativ trafikering på Clemenstorget och Lasarettsterminalen har uteblivit. Kritiken mot utformningen av MKB och hänvisningen till gamla direktiv om kollektivplanen för hela kommunen har också uteblivit.
- Miljökonsekvensbeskrivningen har ett obalanserat och ofullständigt utförande. När jämförelser görs mellan spårväg och BRT-bussar beskrivs utvecklingsmöjligheterna orealistiskt. Ingen saklig information ges från SBK om motiv och underlag för dessa påståenden. Även resonemang kring ytanspråk för diverse trafikslag förefaller osant.

- I MKB och i planbeskrivningen hävdas att kunskapsstråket har 25000 arbetsplatser och 40000 studenter. Däremot säger kommunens egen statistik 15000 arbetsplatser och 12000 studenter. Befolkningsstatistiken stämmer ej överens med uppgifterna i planhandlingarna.
- Bild över Sankt Laurentiigatan redovisar en bredare cykelbana än den föreslagna 1,6 meter. Samt är träden bevarade.
- Översiktliga bilder som redovisar konsekvenser för trafiksystemet är bristande.
- Inledningsvis står att detaljplanens syfte är att ”pröva lämpligheten.” åsyftar detta att pröva lämpligheten att överhuvudtaget anlägga spårväg eller lämpligheten att välja tekniken spårväg?
- Vad är det man ska yttra sig över? Är det planen för långsiktigt ”attraktivt kollektivtrafiksystem”, planbeskrivningarna eller de formella planerna?
- Sjukhushållplatsen bör omformas så att gångtrafikanter som kommer norrifrån eller ska söderut, ej behöver passera 7 körfält av bussar, bilar, spårvagnar och cyklar. Hälften räcker med två perronger och passager av högst tre körfält.
- SBK har ej redovisat synpunkter rörande hur mycket det blåser på Brunnhög, och risken för att Solbjer blir utsatt.
- Otydligt vad som menas med ”Clemenstorget” i illustrationer i planbeskrivningen kontra den faktiska plankartan och beslutsunderlaget.
- Användningen SPÅR kan ersättas av KOLLEKTIV (prioriterat kollektivtrafikstråk).
- Vill kommunen förtydliga platsbildningarna längs Kunskapsstråket bör det vara lämpligt att använda bestämmelsen TORG för knutpunkterna.
- Nya grundliga studier bör göras av andra moderna, långsiktiga lösningar för kollektivtrafiken och andra alternativ utreds. ”Lundalänken” ska inordnas i en kollektivtrafikplan för hela kommunen, i vart fall en påbörjad, innan detaljplaner upprättas.

Lennart Nord framför även synpunkter rörande utredningen av alternativa hållplatslägen på Clemenstorget.

Kommentar

Beslutet att skicka ut detaljplanerna för granskning togs av Byggnadsnämnden 2014-01-23. Det är de planhandlingarna som nu har varit föremål för granskning. Det togs ett beslut i Kommunstyrelsen 2014-04-02 om spårvägens hållplatsläge på Clemenstorget. Beslutet som Kommunstyrelsen tog 2014-04-02 bekräftar ett tidigare beslut som togs 2013-04-03, alltså innan detaljplanerna skickades ut för granskning. Båda besluten är anslagna på kommunens anslagstavla och hemsida enligt Kommunallagen 5 kap 62§. Ett sådant beslut måste inte följa detaljplaneprocessen, med samråd och granskning. Underlag till besluten redovisas i de tjänsteskrivelser som ligger till grund för Kommunstyrelsens beslut. Kommunen har noga utrett hållplatsläget på Clemenstorget där

förutsättningar och framtida funktion och behov har legat till grund för val av placering.

Gestaltningssprogrammet har inte varit föremål för samråd eller granskning eftersom det inte ingår i detaljplaneprocessen. Kommunstyrelsen beslutade 2014-02-05 att godkänna riktlinjer för gestaltning för Lund C - ESS som en övergripande vägledning i det fortsatta arbetet med spårväg Lund C – ESS. Beslutet är anslaget på kommunens anslagstavla och hemsida enligt Kommunallagen 5 kap 62§. Stora delar av gestaltningssprogrammet finns redovisat i planhandlingarna för spårvägen.

Kostnadsberäkningar och kalkyler måste inte redovisas i en detaljplan. Detaljplanen redovisar dock genomförandefrågor. I genomförandebeskrivningen redovisas vem som står för vilka kostnader men inte om hur stora dessa kostnader är.

Samrådsredogörelsen är ett dokument som samlat redovisar vilka synpunkter som inkommit. Det görs samlat för alla synpunkter med kommentarer från kommunen. Att redovisa yttranden i sin helhet blir en ohanterlig mängd text, därför sammanfattar stadsbyggnadskontoret alla inkomna yttranden. Yttrandena diarieförs i sin helhet.

Befolkningsstatistik i miljökonsekvensbeskrivningen visar antalet studenter och verksamma inom kunskapsstråket och är statistik och uppgifter från universitetet och fastighetsägarna. Universitetet har redovisat att de har 36 000 studenter därav är 30 000 studenter heltidsstudenter vilket är det antal som redovisas på kommunens informationssida om kunskapsstråket. Skrivningen 40 000 är en avrundning från de 36 000 studenterna då antalet varierar. Antalet arbetsplatser är en sammanställning som presenterats i samband med utredningen av kunskapsstråket.

Sektion och illustration över Sank Laurentiigatan samt översiktliga bilder över trafiksystemet visar gaturummets uppdelning för olika trafikslag samt trädplantering. Illustrationerna ska ses som och en vägledning för hur gaturummet ska anordnas och gestaltas.

Detaljplanens syfte är att pröva lämpligheten att anlägga spårväg mellan Lund C och Science Village Scandinavia/ESS, för att tillgodose det långsiktiga behovet av ett attraktivt kollektivtrafiksystem mellan Lund C och Brunnsög/ESS.

Vid samrådet ska kommunen höra länsstyrelsen, lantmäteriet, berörda myndigheter, berörda sakägare, boende, organisationer och sammanslutningar. Vid granskningen ska förslaget hållas tillgängligt för granskning för alla. Då kan allmänheten alltså lämna in synpunkter på den formella detaljplanen.

Sjukhusterminalen har diskuterats mellan kommunen och Skånetrafiken. Utredningar har tagits fram som visar att den lösning som presenteras i detaljplanen är den mest lämpliga och effektiva. Det är många trafikslag som ska passera och stanna på platsen vilket kräver avvägningar och kompromisser för alla trafikslag. Resenärsmiljön för oskyddade trafikanter bedöms bli välfungerande.

Vindstudier för Solbjer och övriga Brunnsberg utreds i planeringen av respektive område.

Clemenstorget är en plats som kan vara svårdefinierad. Området ingår i programarbete för Lund C där hela torgplatsen innefattas. Ändhållplatsläget för spårvägen etapp 1 kallas Clemenstorget, och den formella detaljplanen för detta innefattar endast en mindre del av torgplatsen.

Användningen SPÅR kan inte ersättas av KOLLEKTIV. Användningen SPÅR säkerställer spårvägstrafik.

Knutpunkterna vid hållplatslägena kan anordnas inom markanvändningen. Utformning av områdena runt hållplatserna hanteras i projekteringskedet av spårvägen samt i respektive plan för just det området.

Detaljplanerna för spårvägen föregicks av en förstudie. En kollektivtrafikplan för hela kommunen har inte gjorts innan detaljplanen för spårvägen började tas fram.

Samfällighetsföreningen Spexaren i Lund via ordf. Karl Walett framför i skrivelse 2014-05-26 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 – Norr om Solbiersvägen

Föreningen vill inte att förändringarna i närmiljön medför försämrade förhållanden för boende i området vad gäller hälsa och miljö. Styrelsen önskar att Lunds kommun tar ett helhetsgrepp med hänsyn till de ökade trafikmängderna runt området från flera håll och även från spårvägstrafik. Innan lika delar av planeringen genomförs fysiskt bör således beräkningar av luftföroreningshalter och bullernivåer göras för några olika scenarier för att ge en bild över hur god planering kan bedrivas. Varken buller eller luftföroreningar bör öka i området. Dessa utredningar bör göras ihop med Trafikverket med hänsyn till motorvägstrafiken.

Lund klarar i dagsläget miljö kvalitetsnormer för luft, men för luftburna partiklar bör det påpekas att miljö kvalitetsnormerna ej ger ett skydd. Styrelsen efterlyser därför en utredning av partikelhalter och åtgärder för att begränsa dessa. Samt även åtgärder för ökat stöd för cykeltrafik och minskad genomfart av biltrafik.

Bullernivåerna pekar på att de sammanvägda värdena kan överstiga riktvärdena (59 dBA Leq). Detta tyder på att övergripande bullerinsatser behöver göras för att begränsa biltrafiken, restriktioner på tung trafik och tyst vägbeläggning bland annat.

Att flytta hållplats Höjdpunkten längre västerut anses som en sämre lösning. Risken är att fler använder bil om inte hållplatsen är tillgänglig. De regionbussar som idag trafikerar hållplatsen fyller en viktig roll för Spexaren, Djingis Khan och andra bostadsområden. Det är viktigt att funktionen bibehålls.

Styrelsen är negativ till att en damm placeras precis intill Spexarens område, då detta kan innebära risker då bostadsområdet är planerat för barnfamiljer. Genomgående cykeltrafik måste undvikas i kvarteret Spexaren även i framtiden genom att förbipasserande cykelstråk förläggs längs med bullervallen. Bullervallens höjd och placering måste utredas närmre mot bakgrund av en ny trafiksituation i området.

Kommentar

Partikelhalten som genereras från spårvagnsdrift har undersökts i samband med spårvagnsdrift i bl.a. Göteborg och man har inte funnit några halter som påverkar miljön på ett sådant sätt att det bedömts relevant att beskriva i MKBn för spårvägen i Lund.

För de fastigheter där bullerriktvärdena överskrids presenteras förslag på åtgärder. Åtgärderna utgår från 4 kriterier som tagits fram i en buller- och vibrationsutredning. Fastighetsägarna kan söka bidrag från kommunen för åtgärder de behöver göra för att minska bullerpåverkan på deras fastigheter. Om och vid en utbyggnad av en ny trafikplats på E22, vid Ideon får utredningar som påverka befintlig bebyggelse bullermässigt tas fram. Trafikverket är väghållare för E22 medan kommunen är väghållare för det kommunala vägnätet vilket innefattar vägar runt kvarteret Spexaren.

Det kan bli aktuellt att utföra bulleråtgärder för bebyggelsen vid kvarteret Spexaren, och då eventuellt uppdatera det skydd som finns idag.

Hållplatsen Höjdpunkten är jämfört med dagens hållplats flyttad något västerut. På så sätt förbättras förutsättningarna för stadsutveckling direkt väster om motorvägen, utan någon större försämring för övriga resenärer totalt sett.

Vid spårvägsgenomförande ges linje 166 en ny sträckning via Getingevägen och Norra ringen med hållplats vid Solbjersvägen. Linje 169 är tänkt att ersättas av ny linje 168 Malmö-ESS, som i förhållande till kv Spexaren planeras få närmsta hållplats på Solbjersvägen.

Dagvattendammen ska utformas så att det ska vara säkert att vistas runt den både för barn och för vuxna. Utformningen kan ske på olika sätt, men det

har inte specificerats i detaljplanen. Cykelväg kommer anläggas längs Sölvegatans båda sidor enligt detaljplanens illustration.

Bostadsrättsföreningen Solhöjden i Lund via ordf. Nils Norrsell, ägare till fastigheten Solfångaren 1

framför i skrivelse 2014-05-13 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Motorvägen E22 – Norr om Solbjersvägen

Trafikverket vill ha en fördjupad utredning om samhällsekonomisk nytta och finansiering. Därför blev det avslag på ansökan om ekonomiskt stöd.

Hela detaljplanen bygger på spårvägens uppförande.

Brf Solhöjden/Nils Norrsell anser att en opartisk utredning om kostnaderna samt beskrivning av för- och nackdelar med alternativa lösningar bör tas fram innan man fastställer en detaljplan.

Kommentar

Detaljplanen avser pröva lämpligheten att uppföra spårväg på sträckan Lund C – ESS. Detaljplanen anger fördelning av kostnader och ansvar för projektet men ställer inga krav på hur finansieringen ska tillkomma. Detta framställs i andra processer och avtal.

Brf Bryggeriet via Lennart Bensefelt, ägare till fastigheten Bryggeriet 5 framför i skrivelse 2014-05-28 bland annat att:

Synpunkter på detaljplan Getingevägen – Tornavägen

På sidan 28 och sidan 29 i planbeskrivningen redovisas den tekniska anläggningen på olika platser. Vi vill framhäva att den bästa placeringen är invid befintlig teknisk anläggning såsom visas på sidan 28.

Det konstateras att trafiken på Kung Oskars väg kommer att öka.

Ökningen kommer att påverka miljön negativt för de boende.

Ökat buller och luftföroreningar kommer att påverka de boendes hälsa negativt. Risk för trafikallstrade vibrationer och stömljud. Trafiksäkerheten minskar med förväntad trafikökning. Trafiksituationen i rondellen vid korsningen Kung Oskars väg och Kävlingevägen blir ansträngd både vad gäller intensitet och trafiksäkerhet. Den korsande gång- och cykeltrafiken i Norra Promenadens förlängning norrut genom Kyrkogården är redan idag en trafiksäkerhetsrisk.

Kommentar

Kartan på sidan 29 revideras. Prognos för hur trafiken påverkas på omkringliggande gator samt effekter gällande buller redovisas i planbeskrivningen för detaljplanen spårvägen Clemenstorget – Bredgatan. Miljö kvalitetsnormerna förväntas inte överskridas vid förändring av trafikflödet till följd av spårvägen.

Införandet av spårvägen innebär att omkringliggande gator får en något förändrad trafikmängd, därmed också vid cirkulationen Kung Oskars väg - Kävlingevägen. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att gator

som blir berörda trafiktekniskt klarar den något ökade trafikmängden. En tabell i detaljplanen för PÅ 15/2012 Clemenstorget – Bredgatan redovisar trafikförändringar för omkringliggande gator.

SAMMANFATTNING

Detaljplanen har hållits tillgänglig för granskning. Under granskningskedet har synpunkter inkommit som främst berört planprocessen, finansiering av spårvägen, placering av spårväghållplats vid Lund C, frågor om påverkan på kulturmiljön, strukturella trafikfrågor samt frågor kring buller- och vibrationer. Det har även kommit in synpunkter rörande elektromagnetiska fält samt konsekvenser för trafiksituationen för fastigheter som ligger närmast spårvägen.

Redaktionella ändringar i planhandlingarna.

Planbeskrivningarna revideras rörande beskrivning av VA-system och dagvatten. En ny karta som redovisar fastighetsförändringar på detaljplan PÅ17/2012 har ändrats.

Revidering

Detaljplanen har efter utställningen reviderats och kompletterats vad gäller:

- I detaljplanen PÅ 20/2012, Odarslövsvägen – Spårvagnsdepån, har planbestämmelser angående luftledning och underjordisk ledning lagts till. Planbeskrivningen har kompletterats vad gäller redovisning angående kraftledningen, 130 kV luftledning (Mörarp – Sege) som korsar planområdet.
- I detaljplanen PÅ 19/2012, Norr om Solbjersvägen – Odarslövsvägen har planbestämmelser angående luftledning lagts till. Planbeskrivningen har kompletterats vad gäller redovisning angående kraftledningen, 130 kV luftledning (Mörarp – Sege) som korsar planområdet i den nordligaste delen.

Planbestämmelserna överensstämmer med de bestämmelser som finns i detaljplanen för del av Östra Torn 27:2 m.fl., PÅ 3/2012.

Berörda har underrättats om revideringen och godkänt denna.

Ändringarna av förslaget bedöms inte vara väsentliga. Ny utställning enligt 5 kap 25 § PBL erfordras därför inte.

Sakägare m fl, med besvärsmätt

**Med besvärsmätt detaljplan för spårväg Clemenstorget –
Bredgatan, PÄ 15/2012**

Kråkelyckan 6	Caroline Björneås Sankt Laurentiigatan 3 222 21 Lund
Kråkelyckan 8	Isabel Sundberg Bredgatan 27a 222 21 Lund
Kråkelyckan 8	Lennart Persson Bredgatan 27A 222 21 Lund
Kråkelyckan 8	Kristina Olin Bredgatan 27 222 21 Lund
Kråkelyckan 8	Ragnhild Ek Bredgatan 27A 222 21 Lund
Kråkelyckan 8	Maria Peiris Bredgatan 27A 222 21 Lund
Kråkelyckan 8	Anders Sundberg Bredgatan 27A 222 21 Lund
Kråkelyckan 8	Jennifer Sundberg Bredgatan 27A 222 21 Lund
Kråkelyckan 8	Annette Hill Bredgatan 27A 222 21 Lund
Kråkelyckan 8	Peter Ullgren Bredgatan 27 222 21 Lund
Sankt Peter 16	Annika Ardfors Clemenstorget 2 222 21 Lund

Sankt Peter 17	Rolf Lindström Clemenstorget 4 222 21 Lund
Sankt Peter 17	Rolf Lindström Clemenstorget 4 222 21 Lund
Sankt Peter 17	Birgitta Lindström Clemenstorget 4 222 21 Lund
Sankt Peter 17	Christer Malmström Clemenstorget 4 222 21 Lund
Sankt Peter 17	Cecilia Malmström Olsson Clemenstorget 4 221 20 Lund
Sankt Peter 18	Maria Mörner Stenberg Clemenstorget 6 222 21 Lund
Sankt Peter 18	Carolina Tegblad Clemenstorget 6 222 21 Lund
Sankt Peter 18	Eva Malmberg Clemenstorget 6 222 21 Lund
Sankt Peter 18	Leif Hjalmarsson Clemenstorget 6 222 21 Lund
Sankt Peter 18	Anne Link Clemenstorget 6 222 21 Lund
Sankt Peter 18	Sara Link Clemenstorget 6 222 21 Lund
Sankt Peter 18	Claudia Zúñiga Clemenstorget 6 222 21 Lund

Sankt Peter 18	Kerstin Carlberg Sankt Laurentiigatan 2 222 21 Lund
Sankt Peter 31	Anne Marie Hansson Sankt Laurentiigatan 18 222 21 Lund
Sankt Peter 34	Birgitta Svensson Bredgatan 9F 222 21 Lund
Sankt Peter 34	Eva Wallengren Bredgatan 9A 222 21 Lund
Sankt Peter 34	Marie Karlsson Bredgatan 9E 222 21 Lund
Sankt Peter 34	BRF Sankt Peter genom ordförande Anders Lidén Sankt Laurentiigatan 10 222 21 Lund
Sankt Peter 34	Jan Tordson Sankt Laurentiigatan 10 22 21 Lund
Sankt Peter 34	Thorvald Pedersen Sankt Laurentiigatan 10 222 21 Lund
Sankt Peter 34	Britt Pedersen Sankt Laurentiigatan 10 222 21 Lund
Sankt Peter 34	Rolf Hallgren Sankt Laurentiigatan 10 222 21 Lund
Sankt Peter 34	Johan Augustsson Sankt Laurentiigatan 10 222 21 Lund

Sankt Peter 34	Jan Annerstedt Sankt Laurentiigatan 10 222 21 Lund
Sankt Peter 34	Marie Henschen Sankt Laurentiigatan 10 222 21 Lund
Sankt Peter 34	Anitha Bruun Sankt Laurentiigatan 10 222 21 Lund
Sankt Peter 34	Marianne Rehnstedt Sankt Laurentiigatan 10 222 21 Lund
Sankt Peter 34	Katarina Björling Sankt Laurentiigatan 12A 222 21 Lund
Brädgården 4	Göran Thored Karl XI gatan 3A 222 20 Lund
Brädgården 4	Bodil Rahm Karl XI gatan 3A 222 20 Lund
Brädgården 4	Liharevschi Vladimir Karl XI gatan 3A 222 20 Lund
Brädgården 4	Håkan Klemedtson Karl XI gatan 3B 222 20 Lund
Brädgården 4	BRF Lennart genom Christina Jacobsson och Kerstin Bergöö Karl XI gatan 3A och 3B 222 20 Lund
Brädgården 4	Jan-Åke Hansson Karl XI gatan 3B 222 20 Lund
Brädgården 4	Kerstin Blomberg Karl XI gatan 3B 222 20 Lund

Brädgården 4	Christer Hermansson Karl XI gatan 3B 222 20 Lund
Brädgården 4	Christina Jacobsson Karl XI gatan 3B 222 20 Lund
Brädgården 6	Julita Zelle Clemenstorget 8 222 21 Lund
Brädgården 6	Christina Drotz Clemenstorget 12 222 21 Lund
Brädgården 6	Anitha Nilsson Karl XI gatan 1C 222 21 Lund
Brädgården 6	Ywonne Bernhardsson Clemenstorget 12 222 21 Lund
Bryggeriet 5	Kerstin Wistedt Widehag Norra Promenaden 3E 222 40 Lund
Bryggeriet 7	Sven Nilsson Bredgatan 31A 222 21 Lund
Norrtull 11	Evert Stenlund Allhelgona Kyrkogata 6A 223 62 Lund
Norrtull 11	Sara Grenn Allhelgona Kyrkogata 6A 223 62 Lund
Norrtull 11	Ditte Svensborn Allhelgona Kyrkogata 6A 223 62 Lund
Norrtull 11	Johanna Olsson Allhelgona Kyrkogata 6A 223 62 Lund

Norrtull 12	Kristina Mannerfelt Allhelgona Kyrkogata 4 223 62 Lund
Norrtull 12	Per Schullström Allhelgona Kyrkogata 4 223 62 Lund
Norrtull 12	Urban Olsson Allhelgona Kyrkogata 4 223 62 Lund
Norrtull 12	Ulla Wadell Allhelgona Kyrkogata 4 223 62 Lund
Norrtull 13	Birgitta Järvstad c/o Gunnar Järvstad Plåtslagarevägen 4C 227 30 Lund
Norrtull 13	Eha Pöhl Allhelgona Kyrkogata 2 223 62 Lund
Norrtull 13	Gunhild Ahlström Allhelgona Kyrkogata 2 223 62 Lund
Norrtull 13	Amanda Larsson Allhelgona Kyrkogata 2 223 62 Lund
Norrtull 13	Cecilia Lagerqvist Allhelgona Kyrkogata 2 223 62 Lund
Norrtull 13	Krister Coradini Allhelgona kyrkogata 2 223 62 Lund
Norrtull 13	Gustaf Lagerquist Allhelgona Kyrkogata 2 223 62 Lund
Norrtull 13	Ing-Britt Lagerquist

	Allhelgona Kyrkogata 2 223 62 Lund
Norrtull 13	Ingemar Rosberg Allhelgona Kyrkogata 2 223 62 Lund
Norrtull 13	Hans Sjöblom Allhelgona Kyrkogata 2 223 62 Lund
Norrtull 13	Malin Björnek Allhelgona Kyrkogata 2 223 62 Lund
Norrtull 13	Camilla Persson Allhelgona kyrkogata. 2 223 62 Lund
Norrtull 13	Ulf Persson Allhelgona kyrkogata. 2 223 62 Lund
Norrtull 13	Robin Avenklo Bredgatan 32 221 22 Lund
Eskil 19	Lunds kyrkliga samfällighet Box 1096 221 04 Lund

**Med besvärsmät detaljplan för spårväg Getingevägen –
Tornavägen, PÅ 16/2012**

Bryggeriet 5	Kerstin Wistedt Widehag Norra Promenaden 3E 222 40 Lund
Bryggeriet 5	BRF Bryggeriet Styrelsen via ordf. Lennart Bensefelt Norra Promenaden 3D 222 40 Lund
Eskil 20, Vårdbiträdet 1	Skåne läns landsting Finansenheten Skånehuset 291 89 Kristianstad
Eskil 21	Akademiska Hus AB Box 483 401 27 Göteborg

**Med besvärsmät detaljplan för spårväg Tornavägen –
Motorvägen E22, PÅ 17/2012**

Dirigenten 1 Medicon Village AB
223 81 LUND

Helgonagården 6:16 Akademiska Hus AB
Box 483
401 27 Göteborg

Hyresgäst Helgonagården 6:16
Lunds Universitet
Byggnadsenheten
Box 117
221 00 Lund

**Med besvärsmät detaljplan för spårväg Motorvägen E22 – Norr
om Solbjersvägen, PÅ 18/2012**

Ilion 1 Ingela Lindqvist
Iliongränden 72
224 71 Lund

Ilion 1 Måns Bruun
Iliongränden 72
224 71 Lund

Djingis Khan 1,2,3,4,5
Ilion 1,2,3,4,5,6
BRF Djingis Khan
genom Mia Myrgren
Iliongränden 334
224 71 Lund

Solfångaren 1 BRF Solhöjden i Lund
genom Nils Norell ordförande
Neversvägen 31
224 79 Lund

Spexaren 140 Jan-Inge Johansson
Sångarevägen 18B
224 71 Lund

Spexaren 1-185 Samfällighetsföreningen Spexaren Lund
genom ordförande Karl Walett

	Uardavägen 2D 224 71 Lund
Spexaren 137	Daniel Broms Sångarevägen 18E 224 71 Lund
Spexaren 137	Cecilia Broms Sångarevägen 18E 224 71 Lund
Spexaren 141	Gun Reddy Sångarevägen 18A 224 71 Lund
Spexaren 141	Kogs Reddy Sångarevägen 18A 224 71 Lund

**Med besvärsmått detaljplan för spårväg Norr om Solbjersvägen –
Odarslövsvägen, PÄ 19/2012**

Östra Torn 29:8 Lunds domkyrka
Box 139
221 00 lund

**Med besvärsmått detaljplan för spårväg Odarslövsvägen –
Spårvagnsdepån, PÄ 20/2012**

Östra Odarslöv 13:5 Skåne läns landsting
Finanssenheten Skånehuset
291 89 Kristianstad

Övriga som ej blivit tillgodosedda

Övriga som inte har blivit tillgodosedda informeras genom kungörelse.

SÄRSKILD SAMMANSTÄLLNING

Enligt 6 kapitlet 16 § miljöbalken ska kommunen i en särskild sammanställning redovisa hur miljöaspekter har integrerats i detaljplanen, hur synpunkter från samråd tagits tillvara och hur miljökonsekvensbeskrivningen har beaktats. Enligt Boverkets rekommendationer ska denna sammanställning tas fram inför detaljplanens antagande.

Syftet med detaljplanen

Uppdraget har varit att med detaljplan pröva lämpligheten att anlägga spårväg mellan Lund C och Science Village Scandinavia/ESS, för att

tillgodose det långsiktiga behovet av ett attraktivt kollektivtrafiksystem mellan Lund C och Brunnshög/ESS. Att utveckla Lundalänken med spårtrafik redovisas som en viktig förutsättning för den planerade utbyggnaden av staden, i Lunds ÖP 2010.

Processen

År 2010-2011 genomfördes en förstudie enligt lagen om byggande av järnväg för att studera utbyggnaden i en första etapp mellan Lund C och Lund NE/Brunnshög. Förstudien är det första steget i den formella planeringsprocessen som då gällde för byggande av spårväg. Beslut om uppdrag att med detaljplan pröva lämpligheten för spårväg i Lund togs av byggnadsnämnden den 24 maj 2012.

I behovsbedömningen 2012-02-29 gjordes en bedömning av detaljplanernas miljöpåverkan. Efter samråd med Länsstyrelsen i Skåne län bedömdes följande aspekter viktiga att belysa i miljökonsekvensbeskrivningen: Kulturmiljö samt påverkan på stadsutveckling för andra planer och program. I MKBn beskrivs också projektets påverkan på buller, vibrationer och elektromagnetiska fält.

Med hjälp av behovsbedömning och tidiga utredningar i planarbetet har de viktigaste miljöfrågorna identifierats i ett tidigt skede och därmed kunnat integreras i detaljplanen.

Integrering av miljöaspekter i detaljplanen

Spårvägen har under en lång tid varit en förutsättning för kollektivtrafik- och stadsplaneringen inom området Lund C till Lund NE/ Brunnshög vilket medför att spårvägens påverkan på stadsplaneringen här är integrerad och överensstämmer med de mål som finns i planer och program i denna del av Lunds stad. Spårvägen är en viktig del i utbyggnaden av ett hållbart Lund där Brunnshög är ett pilotprojekt för hållbart stadsbyggande.

Detaljplanerna har delvis utformats utifrån de slutsatser som dragits av miljökonsekvensbeskrivningen och dess underlagsrapporter. Bl. a. har spårvägens dragning genom Lund/NE utformats utifrån målsättningen att den befintliga miljön och bebyggelsen ska integreras och utgöra en kvalitet i den planerade stadsmiljön. Åtgärder för att minska påverkan på kulturmiljövärden har föreslagits vilka ska följas upp i ett genomförande av planen vilket redovisas under uppföljning nedan.

Buller- och vibrationsstörningar studerades tidigt i processen och arbetet med dessa frågor samt störningar från elektromagnetiska fält har studerats och bearbetats bl a med hjälp av samråd med de berörda fastighetsägarna och brukarna under hela planprocessen. Arbetet med dessa frågor ingår även i uppföljningen nedan.

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen

Några inkomna yttranden har specifikt avsett miljökonsekvensbeskrivningen. Flera av yttrandena behandlar dock miljöaspekter. Inkomna yttranden refereras och kommenteras i utlåtandet (upprättat 2014-08-07, denna handling).

Sammanfattning av hur MKB och yttranden har påverkat förslaget

I miljökonsekvensbeskrivningen för detaljplan har kulturmiljövärden beskrivits och förslag på åtgärd för att minimera påverkan har redovisats. För att minska påverkan på kulturmiljövärden i stadsbilden föreslås utformning i samråd med kulturmiljöexpertis när det gäller kontaktledningsstolpar och annan teknisk utrustning.

Längs spårvägslinjen finns många stadsutvecklingsområden för såväl verksamheter som bostäder. Spårvägen ställer krav på och ger förutsättningar för en hög täthet och en hög andel kollektivt resande. Spårvägens hållplatser utgör viktiga noder i en framtida utveckling av staden.

Bullerfrågor kring spårvägen har utretts i i tidigt skede och uppdaterats under detaljplanarbetet. Synpunkter under samrådsskedet utökade bullerutredningen. I planbeskrivningen redovisas trafikökningen på angränsande gator samt beräknade bullervärden.

Uppföljning och åtgärder

Riksintresset för kulturmiljö ska studeras vidare vid utformning av spårvagnsdepån i anslutning till Odarslövsvägen för att minska intrånget i upplevelsen av kulturlandskapet.

Arkeologisk undersökning har gjorts för fornlämning i anslutning till Allhelgonakyrkan. Utgrävning kommer att göras enligt kulturminneslagen.

Kontaktledningsstolparnas utformning och placering ska samrådas med byggnadsantikvarns expertis innan genomförandet. Spårvagnsdepåns påverkan på landskapsbild och kulturmiljö ska följas upp i fortsatt planering.

För buller kommer bullerberäkningar att utföras i samband med fortsatt utredning och projektering av spårväg tillsammans med möjliga alternativ för bullerdämpning. Efter ett drifttagande av spårvagnsanläggning kommer mätningar och uppföljning att göras för att följa upp att de planerade målen för bullersituationen har uppnåtts.

För uppföljning av målet med en tredjedel kollektivtrafik, en tredjedel cykel och en tredjedel bil (tredjedelsmålet Brunnsberg) kommer ett särskilt mätprogram att tas fram.