

Anita Wallin
Karl-Oscar Seth
Per Eneroth

Byggnadsnämnden i Lund

Detaljplan för del av Mårtens Fälad 1:15 m m (Solhällan) i Lund, Lunds kommun

Underrättelse-samråd
Dnr TN 2019/0633

Sammanfattning

Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggnation av cirka 420-480 bostäder i varierad skala på en sydvästsluttning med utblick över slättlandskapet söder om Lund. Inom ramen för antalet bostäder finns även möjligheten till utbyggnad av befintligt vårdboende. Detaljplanen syftar även till att säkerställa markanvändning för befintliga koloniträdgårdar.

Inom kvartersmark för bostäder finns utrymme för såväl radhus, parhus, fribyggarradhus som lägenheter, vilket syftar till att ge en blandning av bostadsformer och upplåtelseformer.

Kommunen äger större delen av marken, cirka 120 000 m², som ingår i fastigheten Mårtens Fälad 1:15. Solhällans äldreboende tillhör fastigheten Solhällan 2 och omfattar cirka 15 000 m², markägare till denna fastighet är LKF, Lunds kommuns fastighets AB.

Tekniska förvaltningens synpunkter berör bland annat önskemål om att strukturer även för gångtrafik och cykeltrafik presenteras på kartor i planbeskrivningen. Begreppet gångfartsområde föreslås utgå som planbestämmelse. Planläggningen av Parkgatan behöver ses över av flera skäl. Behov av exploateringsavtal uppmärksammas från förvaltningen för att säkerställa finansiering av allmänna anläggningar eftersom kommunen inte är den enda markägaren. Trafiksäkerhetshöjande åtgärder föreslås också.

Beslutsunderlag

Tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse, daterad 30 oktober 2019
Stadsbyggnadskontorets detaljplaneförslag, daterat 28 augusti 2019

Barnets bästa

Vid utarbetandet av planförslaget har hänsyn tagits till barns intressen, behov och situation i enlighet med barnkonventionen.

Ärendet

Detaljplanens syfte är att möjliggöra byggnation av cirka 420-480 bostäder i varierad skala på en sydvästsluttning med utblick över slättlandskapet söder om Lund. Inom ramen för antalet bostäder finns även möjligheten till utbyggnad av befintligt vårdboende. Detaljplanen syftar även till att säkerställa markanvändning för befintliga koloniträdgårdar.

Inom kvartersmark för bostäder finns utrymme för såväl radhus, parhus, fribyggarradhus som lägenheter, vilket syftar till att ge en blandning av bostadsformer och upplåtelseformer.

Trädgårdsstadens karaktär ska prägla områdets utformning och skapa en sammanhållen bostadsmiljö. Planförslaget innebär nya väganslutningar från Sandbyvägen och från Fritjofs väg.

Kommunen äger större delen av marken, cirka 120 000 m², som ingår i fastigheten Mårtens Fälad 1:15. Solhällans äldreboende tillhör fastigheten Solhällan 2 och omfattar cirka 15 000 m², markägare till denna fastighet är LKF, Lunds kommuns fastighets AB. Inom koloniområdet finns cirka 80 kolonilotter som är utarrenderade på långtidskontrakt; flertalet är bebyggda. I ett tidigt planeringsskede förvärvade kommunen en kolonilott för att möjliggöra en anslutande väg från Fritjofs väg in till den centrala delen av planområdet. Det finns även cirka 50 odlingslotter. Koloniföreningen sköter områdets grönyta inklusive lekplats, interna gångvägar och toaletter. Solhällans bollplan längs Fritjofs väg är en stadsdelsanläggning och sköts av park- och naturavdelningen. Åkermarken i söder på cirka 50 000 m², är utarrenderad av mark- och exploateringsavdelningen på korttidsarrende.

Tekniska förvaltningen har tagit initiativ till planarbetet och ansökte 2017-03-31 om planändring för del av Mårtens fälad 1:15 med flera fastigheter.

Tekniska förvaltningens synpunkter

Förtätning av staden är en central strategi i gällande (2010) respektive ny (2018) översiktsplan. Kommunens befolkning väntas fortsätta att öka och därmed ökar efterfrågan på nya bostäder. Förvaltningen delar Stadsbyggnadskontorets samlade avvägning, att det allmänna intresset av ett tillskott på nya bostäder samt utbyggnad av vårdboende väger tyngre än dels intresset av att bevara åkermark, dike samt koloniområdet opåverkat, dels de

eventuella konsekvenser som förtätningen kan innebära för boende i närområdet.

Området som planläggs för bebyggelse är idag väl avgränsat mot omgivningarna. Befintliga vegetationsridåer, koloniområden och nivåskillnader gör att ytan har liten eller ingen insyn från omkringliggande vägar. Den bebyggelsekaraktär - trädgårdsstad - som man beskriver i planbeskrivningen, bedöms vara beroende av att planerad bebyggelse avgränsas mot de större vägarna på ett bra sätt.

Det är önskvärt att strukturer även för gångtrafik och cykeltrafik presenteras på kartor i planbeskrivningen. Måttatta tvärsektioner för de alla de olika typerna av gator behöver redovisas, samt vilka funktioner man avser att de ska innehålla. Till exempel bredder för trädplantering, gångbana, cykelbana etc.

Begreppet gångfartsområde föreslås utgå som planbestämmelse. Förvaltningen har inget emot att typen "gata 3" utformas för låga farter. Men gångfartsområde är trafikregleringsform som väghållaren kan besluta om och bör därför inte användas i planbeskrivningen. Den mellersta platsen av typen "gata 3" är stor, cirka 30*50 meter, och kan vara svår för framförallt fotgängare att använda. Viktigt att den utformas så att platsen bli tillgänglig och trygg.

Den principsektion som redovisas över Parkgatan (s 35 i planbeskrivning) redovisar den södra delen. Den norra delen som är betydligt smalare redovisas inte och behöver läggas till i planbeskrivningen. I plankarta har både den södra och den norra delen planbestämmelse: park/träd/dagvatten/gångväg. Den norra delen behöver bearbetas inför granskning för att säkerställa att utrymme finns för önskade funktioner.

Planläggningen av Parkgatan är även negativ ur ett väghållarperspektiv. Längsgående parkering på kvartersmark intill allmän körbana kan ge problem vid anläggningskedet samt i drift- och underhållsskedet. Utbyggnad av körbanor och parkering behöver ske samtidigt och i samverkan mellan fastighetsägare och väghållare, avtal om detta behöver tecknas. Praktiska frågor som avvattning, gatubelysning, skyltsättning med mera behöver lösas. Det smala utrymme för allmän gata, 3,5 meter enkelriktad körbana, ger i praktiken inte utrymme för varken gatubelysningsutrustning eller vägmärken. Någon plats för snöupplag finns inte heller, utan snön kommer hamna vid/på de parkerade bilarna. Vid framtida grävningar i körbanan kommer tillgängligheten till de längsgående parkeringarna inte kunna upprätthållas. Parkgatan utgör också en barriär för gångtrafik och cykeltrafik som är i behov av att korsas gatan. Det är rimligt att cykeltrafiken ofta kommer cykla mot körriktning, för att undvika omvägar.

Den gröna mittremsan i Parkgatan föreslås hantera dagvatten, men en öppen dagvattenhantering av den typ som refereras till i planbeskrivningen (s 31, 35, 38, 39) kan inte förutsättas. Troligen behöver dagvattenhanteringen lösas i magasin under mark för att uppnå en rimlig driftsnivå och för att gångbanor ska fungera på ytan. Val av teknisk lösning och utformningen avseende kanter och plantering behöver utredas. Gångpassager kommer att behövas på ett antal ställen för att lösa koppling och tillgänglighet mellan gatans olika sidor. Vilka volymer som behöver/kan hanteras i Parkgatan behöver utredas.

Samtliga kostnader som föränleds av detaljplanen förväntas finansieras inom exploateringsprojektet. Kommunen är den största markägaren och tar därför kostnaden för de flesta av åtgärderna som behöver göras beträffande allmän plats. Dessa kostnader förväntas täckas genom de kommande markförsäljningarna. En del av tillkommande byggrätter är dock på fastigheten som ägs av LKF. Exploateringsavtal behöver därför träffas för att reglera genomförandefrågor såsom utbyggnadsordning osv beträffande allmän plats, liksom fördelning av kostnader för den allmänna platsmarken (lokalgator, park, väganslutning Sandbyvägen mm). Detta behöver förtydligas i genomförandebeskrivningen.

Illustrationen till detaljplanen kan i vissa delar upplevas väl förskönande. Till exempel bör det inte illustreras som att det är en dagvattenlösning med permanent vattenyta, där så inte är fallet. Där det handlar om ett svackdike bör det framgå och inte ge bilden av en bäck. Den befintliga gc-vägen bör inte heller illustreras grön utan med asfalt. Många stora värdefulla bokträd behöver fällas i och med att en ny infart läggs från Fritjofs väg längs med befintligt koloniområde. Befintliga träd som inte kan behållas ska inte redovisas på illustrationsplan.

Utrymmet för allmän gata (gata 1, gata 2 och gata 3) behöver justeras så att gaturummet är tillgängligt för ett 12 meter långt motorfordon (väghållningsfordon, brandbil, flyttbil etc.). Möjligheten att angöra med större fordon till kvartersgator behöver också studeras mer noggrant och justeras. Utformningen av den nya anslutningen till Sandbyvägen behöver redovisas på illustrationen. Anläggandet av denna anslutning och ombyggnaderna på Sandbyvägen ska belasta exploateringen, vilket bör läggas till i punktlistan på sidan 44.

Längs planområdets östra gräns finns en kvartersgata redovisad på illustrationen, och dikt an till denna ligger befintlig gång- och cykelväg längs Sandbyvägen på en sträcka. Mötet mellan dessa två behöver gestaltas för att åstadkomma en god trafikmiljö för fotgängare, cyklister och de som vistas på kvartersgatan.

Förvaltningens bedömning är att trafiksäkerhetshöjande åtgärder behöver byggas på gatan som ansluter till Sandbyvägen, i ett läge där en korsande gång- och cykelväg ansluter. Även den södra delen av

parkgatan behöver förses med fartdämpande åtgärder. Gatan är lång och rak vilket bidrar till högre farter på biltrafiken.

Beslut

Tekniska nämnden beslutar genom delegationsbeslut

att tillstyrka bifall till planförslaget under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

TEKNISKA FÖRVALTNINGEN I LUND

Mikael Fritzon
Teknisk direktör

Beslut expedieras till:
Akten
Byggnadsnämnden

Detaljplan för del av Mårtens Fälad 1:15 m m (Solhällan) i Lund, Lunds kommun

Enkelt planförfarande/Underrättelse-utställning

Gransknings – PM

Gatu- och trafikfrågor

Det är önskvärt att strukturer även för gångtrafik och cykeltrafik presenteras på kartor i planbeskrivningen.

Måttatta tvärsektioner för alla de olika typerna av gator behöver redovisas, samt vilka funktioner man avser att de ska innehålla. Till exempel bredder för trädplantering, gångbana, cykelbana etc.

Avdelningen anser att begreppet gångfartsområde ska utgå ur planbeskrivningen, och att det man önskar uppnå ska beskrivas med andra ord. Avdelningen har inget emot att typen "gata 3" utformas för låga farter, men gångfartsområde är trafikregleringsform som väghållaren kan besluta om och bör därför inte användas i planbeskrivningen. Den mellersta platsen av typen "gata 3" är stor, cirka 30*50 meter, och kan vara svår för framförallt fotgängare att använda. Viktigt att den utformas så att platsen bli tillgänglig och trygg.

Planläggningen av parkgatan är negativ ur ett väghållarperspektiv, vilket avdelningen har fört fram vid flera tillfällen i processen. Längsgående parkering på kvartersmark intill allmän körbana kan ge problem vid anläggningsskedet samt i drift- och underhållsskedet. Utbyggnad av körbanor och parkering behöver ske samtidigt och i samverkan mellan fastighetsägare och väghållare, avtal om detta behöver tecknas. Praktiska frågor som avvattning, gatubelysning, skyltsättning med mera behöver lösas. Det smala utrymmet för allmän gata, 3,5 meter enkelriktad körbana, ger i praktiken inte utrymme för varken gatubelysningsutrustning eller vägmärken. Någon plats för snöupplag finns inte heller, utan snön kommer hamna vid/på de parkerade bilarna. Vid framtida grävningar i körbanan kommer tillgängligheten till de längsgående parkeringarna inte kunna upprätthållas. Parkgatan utgör också en barriär för gångtrafik och cykeltrafik som är i behov av att korsas gatan. Det är rimligt att cykeltrafiken ofta kommer cykla mot körriktning, för att undvika omvägar. Den gröna remsan i parkgatan ska ta hand om dagvatten, och särskild omsorg behöver läggas för få den funktionen, då parkgatan lutar ner mot Dalbyvägen.

Utrymmet för allmän gata (gata 1, gata 2 och gata 3) behöver justeras så att gaturummet ska vara tillgängligt för ett 12 meter långt motorfordon (väghållningsfordon, brandbil, flyttbil etc.). Möjligheten

att angöra med större fordon till kvartersgator behöver också studeras mer noggrant och justeras.

Den nya anslutningen till Sandbyvägen behöver redovisas på illustrationen. Avdelningen anser att anläggandet av anslutningen, och ombyggnaderna på Sandbyvägden ska belasta exploateringen. Vilket bör läggas till i punktlistan på sidan 44.

Om den planerade nätstationen ska nås via dagens cykelväg som går längs Sandbyvägen behöver denna förstärkas. Vilket i så fall utgör en kostnad som behöver belasta projektet

Längs planområdets östra gräns finns en kvartersgata redovisad på illustrationen, och dikt an till denna ligger befintlig gång- och cykelväg längs Sandbyvägen på en sträcka. Mötet mellan dessa två behöver gestaltas för att åstadkomma en god trafikmiljö för fotgängare, cyklister och de som vistas på kvartersgatan.

Avdelningens bedömning är att trafiksäkerhetshöjande åtgärder behöver byggas på gatan som ansluter till Sandbyvägen, i ett läge där en korsande gång- och cykelväg ansluter. Även den södra delen av parkgatan behöver förses med farddämpande åtgärder. Gatan är lång och rak vilket bidrar till högre farter på biltrafiken.

Park- och naturfrågor

Planområdets sydvästra del - konsekvenser

Området som planläggs för bebyggelse är idag väl avgränsat mot omgivningarna. Befintliga vegetationsridåer, koloniområden och nivåskillnader gör att ytan har liten eller ingen insyn från omkringliggande vägar. Den bebyggelsekaraktär - trädgårdsstad - som man beskriver i planbeskrivningen, bedömer avdelningen vara beroende av att planerad bebyggelse avgränsas mot de större vägarna på ett bra sätt.

Avdelningen är tveksam till boendekvaliteten som skapas i planförslagets sydvästra del utmed Dalbyvägen där åtta radhus föreslås i detaljplanen.

Behovet av att tillskapa dagvattenhantering längs befintlig gc-väg i planområdets sydvästra del, innebär att befintlig vegetation behöver tas ned. Möjligheten att ersätta med ny vegetation är begränsad av utrymmesskäl, och till stor del olämplig då det kommer att innebära att radhusen och deras uteplatser ligger helt beskuggade i syd-/sydvästläge. De åtta radhusen i planens sydvästra får då uteplatser som vetter ut mot den hårt trafikerade Dalbyvägen.

I planbeskrivningen uppges Dalbyvägen ha 20 000 fordon per dygn. Uppmätta bullernivåer ligger högst i denna del av planområdet och i planbeskrivningen anger man att behov av bullerskyddande åtgärder kan bli aktuellt. Bullerplank i fastighetsgräns skulle vara negativt

både för radhusens uteplatser/boendekvalitet och för upplevelsen av området från det gröna stråket/gc-väg längs Dalbyvägen.

Upplevelsen när man färdas som gående eller cyklist längs befintlig gc-väg bör finnas med som en aspekt i planarbetet. Det allmänna stråket som används av många, har idag stora gröna kvaliteter.

Att inte planlägga för radhusen i planområdets södra gräns skulle enligt avdelningen ge bättre möjlighet att skapa en dagvattenhantering med välgörande vegetationsridå i sydvästra hörnet som vetter mot korsningen Dalbyvägen. Kommunen skulle på ett bättre sätt ta ansvar för att den exploatering/förtätning som görs, skapar god boendekvalitet samtidigt som befintliga värden längs gc-vägen/Dalbyvägen skulle kunna bibehållas.

Planillustrationen

Illustrationen bör inte illustreras som att det är en dagvattenlösning med permanent vattenyta, där så inte är fallet. Där det handlar om ett svackdike bör det framgå och inte ge bilden av en bäck. Den befintliga gc-vägen ska inte illustreras grön utan med asfalt. Många stora värdefulla bokträd behöver fällas i och med att en ny infart läggs från Fritjofs väg längs med befintligt koloniområde. Befintliga träd som inte kan behållas ska inte redovisas på illustrationsplan.

Parkgatan

Den principsektion som redovisas över parkgatan (s 35 i planbeskrivning) redovisar den södra delen. Den norra delen som är betydligt smalare redovisas inte och behöver läggas till i planbeskrivningen. I plankarta har både den södra och den norra delen planbestämmelse: park/träd/dagvatten/gångväg. Den norra delen behöver bearbetas inför granskning för att säkerställa att utrymme finns för önskade funktioner.

Den gröna mittremsan i parkgatan behöver kunna hantera dagvatten, men en öppen dagvattenhantering av den typ som refereras till i planbeskrivningen (s 31, 35, 38, 39) kan inte lösas. Troligen behöver dagvattenhanteringen lösas i magasin under mark för att uppnå en rimlig driftsnivå och för att gångbanor ska fungera på ytan. Val av teknisk lösning och utformningen avseende kanter och plantering behöver utredas. Gångpassager kommer att behövas på ett antal ställen för att lösa koppling och tillgänglighet mellan gatans olika sidor. Vilka volymer som behöver/kan hanteras i parkgatan behöver utredas. Dagvattenhantering som behöver finnas i den centrala gatans grönremsa innebär en kostnad som behöver belasta projektet.

Mark- och exploateringsfrågor

Under rubriken fastighetsrättsliga konsekvenser (s.51) listas berörda fastigheter och fastighetsägare. Under respektive fastighet/fastighetsägare anges att "fastighetsägaren ansöker om lantmäteriförrättning". Innehållet bör förtydligas till granskningsskedet. Det är mest troligt att Lunds kommun som initiativtagare till och huvudsaklig markägare inom detaljplanen ansöker om lantmäteriförrättning för åtgärder som krävs för detaljplanens genomförande. Åtgärder (utanför detaljplaneområdet) som avser överföring av mark till Solhällan 3 kan komma att kompletteras i lantmäteriförrättningen om överenskommelse kommer till stånd.

Upplåtelse av ledningsrätter söks av ledningshavare. Text under fastighetsrättsliga konsekvenser behöver av denna anledning justeras.

Stycke tre Mårtens Fälad 1:15 samma rubrik anger att kommunen har en intäkt från försäljning av styckningslotterna A, C-F. Lotterna E och F har felaktigt tagits upp som försäljningsobjekt. E och F utgör koloniområdet och ska således inte säljas.

/Viktor Lindeborg, Exploateringsingenjör