

Anita Wallin
Karl-Oscar Seth
Per Eneroth

Detaljplan för kvarteret Margretedal i Lund, Lunds kommun

Förslag till beslut

Tekniska nämnden föreslås besluta

att tillstyrka bifall till detaljplan för Margretedal i Lund, Lunds kommun under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Sammanfattning

Tekniska nämnden har beretts möjlighet att yttra sig över detaljplan för kvarteret Margretedal i Lund. Syftet med planen är möjliggöra en omvandling och förtätning av kvarteret Margretedal med i huvudsak bostäder.

Förtätning i centrala lägen ligger helt i linje med kommunens strategi för utbyggnad och förvaltningen ser därför positivt på förslaget. De synpunkter som framförs handlar framför allt om den norra delen av planområdet, de så kallade parkhusen och konsekvenser för befintlig och planerad parkmiljö. Andra aspekter som lyfts är kopplingen till stadsparken, entréplatsen till stadskärnan och konsekvenser för omkringliggande gatunät.

Underlag för beslutet

- Tekniska förvaltningens tjänsteskrivelse, 2021-01-12
- Stadsbyggnadskontorets detaljplaneförslag, 2020-11-06

Ärendet

Tekniska nämnden har beretts möjlighet att yttra sig över detaljplan för kvarteret Margretedal i Lund.

Tekniska nämnden beslutade 2016 att tillsammans med Riksbyggen, Midroc och Veidekke (numera Nordr), begära planläggning av Margretedalsområdet. Ett samverkansavtal om exploateringen har tecknats mellan parterna.

2021-01-12

Diarienummer

TN 2020/0871

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

Förtätningen med bostäder föreslås ske med blandad och varierad bebyggelse, tre slutna kvarter i varierad skala med privata gröna gårdar mot Södra vägen för att tydligare definiera och stärka gaturummet medan en luftigare bebyggelse föreslås i mötet med befintlig park och stadskärnan i form av fyra enskilda parkhus, som kontrast till stadskärnan. Skalan inom planområdet varierar mellan tre till åtta våningar och omfattar cirka 470 bostäder och en inbyggd parkeringsanläggning.

Planarbetet har föregåtts av ett planprogram för ett större område (planprogram för Söderport, 2018) som har varit vägledande för planeringen av området.

Föredragning

Förtätning i centrala lägen ligger helt i linje med kommunens strategi för utbyggnad och förvaltningen ser därför positivt på förslaget.

Ny bebyggelse har till största delen placerats på den redan hårdgjorda ytan och där den befintliga parkeringsanläggningen är placerad, vilket är positivt.

Att använda exploateringsgrad på plankartan för parkhusen anser förvaltningen är positivt då den tar hänsyn till att byggnaderna inte blir för stora inom angiven bygggrätt och på så sätt smälter bättre in i parkmiljön.

Upplevelsen av att parken går ända fram till parkhusens fasadlinje är en utmaning och bör studeras vidare och konkretiseras.

Förvaltningen vill påtala vikten av att det finns en tydlig läsbarhet när det gäller vilka ytor som är privata och vilka som är offentliga. Det västra och det östra parkhuset behöver studeras vidare för att värna parkens befintliga och framtida kvalitéer. Ur ett parkperspektiv är parkhusens höjd helt avgörande för parkens kommande kvaliteter och höga hus innebär en risk för skuggning som gör att parken kan förlora sin potential som vistelseyta.

Spridningsmöjligheterna för flora och fauna kan komma att minska när träden längs östra sidan om Stora Södergatan tas ner vilket kan ge effekter på Stadsparken och Natura 2000-området.

Naturvärdesinventeringen bör visas som ett lager på planerad bebyggelse i plankartan. För att skydda träden som sparas behöver det regleras att schakt inte får utföras inom trädens droppzon.

2021-01-12

Diarienummer

TN 2020/0871

När det gäller framkomlighet och tillgänglighet för gående och cyklister bedöms standarden vara hög. Att återupprätta Hardebergaspårets ursprungliga dragning är mycket positivt. Hardebergaspåret är ett mycket viktigt stråk, både som aktivitetsstråk och huvudcykelstråk. Anslutningen till Hardebergaspåret från Stadsparken måste hanteras som en förutsättning för planens genomförande.

Torgbildningen i hörnet Stora Södergatan/Södra Esplanaden är en viktig koppling mellan Stadsparken, Stadsvallen och Södra Esplanaden samt en viktig entréplats till stadskärnan. Ytan borde ha benämningen torg snarare än gata. Det västra parkhusets påverkan på denna komplexa situation bör utredas ytterligare.

Malmövägen blir med den redovisade lösningen ett starkt stråk för kollektivtrafiken, på just den sträckan och för de linjer som färdas i nordsydlig riktning. Men det finns andra regionala busslinjer som har körväg genom rondellen i nordvästlig relation, till exempel Staffanstorp-Lund C- Södra Sandby – linje 166. Förvaltningen anser det mycket viktigt att ta ett helhetsgrepp för Malmövägens hela sträckning, för kollektivtrafik som färdas längs med, men också tvärs Malmövägen, i syfte att optimera systemet i sin helhet, och inte bara för den aktuella delen av kollektivtrafiksystemet.

På illustrationen redovisas en ny utformning av Malmövägen och i en punkt sammanfaller Järnåkravägens och Malmövägens gränser. Det finns en höjdskillnad mellan de båda gatorna vilket påverkar utformningen, och behöver studeras närmare.

Sikten mellan de lokala allmänna gatorna och Södra vägen behöver kontrolleras, och likaså där Hardebergaspåret ansluter till Tullgatan.

I Hardebergaspårets sträckning har ledningarna studerats, och en principiell lösning visas. De utformningar av gatorna i plan och som redovisas i illustrationen, innehåller trädrader, och förvaltningen anser det viktigt att säkerställa att trädraderna verkligen fungerar tillsammans med det befintliga ledningsnätet i Malmövägen, Södra Vägen och Tullgatan.

Måttsatta tvärsektioner, för de gator som ges en ny utformning, behöver redovisas i planbeskrivningen.

Gränserna mellan allmän gata, lokalgatan formad som ett U, och kvartersmarken, böljar fram och tillbaka och utgör inga naturliga lättolkade dragningar, vilket ställer krav på att gestaltningen behöver hjälpa till med detta. En idé kan vara ta fram ett gemensamt program för gestaltning av allmän och privat mark.

Med tanke på att det är flera olika exploatörer inom området kan det förutses att genomförandefrågor under entreprenadtiden kommer att bli komplexa. Planbeskrivningen, avsnittet om genomförande kan

2021-01-12

Diarienummer

TN 2020/0871

kompletteras med detta i syfte att se till att inte parkmark blir belastade med den här typen av etableringar.

Beredning

Ärendet har beretts av tekniska förvaltningen.

Barnets bästa

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

Ekonomiska konsekvenser

Kostnader för genomförandet av allmän platsmark inom detaljplanen fördelas mellan parterna enligt samverkansavtalet.

En förkalkyl har tagits fram som innebär att gatukostnaderna uppgår till cirka 50 miljoner kronor varav kommunens del uppgår till 20,4 %. Utöver dessa kostnader tillkommer kostnader för arkeologiska utgrävningar, eventuell sanering, rivning av befintlig garageanläggning, ledningsflytt, schakt och fyll.

Under förutsättning att byggrätterna i detaljplanen inte ändras kan kommunen erhålla en intäkt vid en framtida försäljning till LKF enligt tecknat markanvisningsavtal. I det fall byggrätterna inom kommunens fastigheter tas bort eller minskas påverkar detta totalekonomin för projektet. Så som byggrätterna är beskrivna i detaljplanen idag kan projektkalkylen gå med någon eller några miljoner plus beroende på vad pågående värderingsuppdrag ger för marknadsvärde.

Mikael Fritzon
Teknisk direktör

Beslutet skickas till

För verkställighet eller motsvarande åtgärd:
Byggnadsnämnden

För kännedom:
Akten