



# VÄSTRA ESPLANADEN



# FÖRORD

---

Detta dokument ingår om en del i ett samarbetsprojekt mellan Stadsbyggnadskontoret, Lunds kommun och en grupp fastighetsägare inom Öresundsvägens företagsområde. Syfte har varit att i dialog vidareutveckla det förslag till stadsomvandling som presenterades hösten 2015 i samrådshandlingen för en fördjupad översiktsplan över ”Öresundsvägen med omnejd”.

Arbetet har letts av Alexander Ståhle och Eva Minoura från Spacescape och har omfattat en workshopserie, stadsanalyser och ett förslagsarbete. Ett förslag på en övergripande strukturplan för området mellan Bondevägen och Bryggaregatan, från Fjellievägen till Öresundsvägen/Quantenborgsparken har tagits fram.

Projektets deltagare bedömer att strukturplanens huvuddrag, med ett bärande stråk i öst-västlig riktning, omgivet av en kvartersstad, är intressant att gå vidare med. Presenterade analyser visar att det finns förutsättningar för ett blandstadskoncept i stadsdelen. Visionen ur samrådshandlingen kommer att vidareutvecklas för nu aktuellt delområde med fokus på vad som blir denna stadsdels framtida signum. Det finns också några knäckfrågor som kommer studeras vidare. Blandstads-konceptets innehåll föreslås nyanseras och preciseras geografiskt. Behovet av ytor för offentlig service, rekreation, park och skola kommer utredas vidare liksom förutsättningar för bevarande av kulturhistoriskt värdefull bebyggelse.

<b>1. INLEDNING</b>	<b>4</b>
Bakgrund, syfte, mål .....	5
Området idag .....	6
Fastighetsägarnas planskisser .....	7
<b>2. STADSBYGGNADSANALYS</b>	<b>8</b>
Analysmetoder .....	9
Kulturhistoria och karaktär .....	10
Skola och förskolor .....	11
Tillgänglighet i gatunätet .....	12
Täthet och friyta.....	13
Analys av fastighetsägarnas planskisser .....	14
<b>3. FÖRSLAG STRUKTURPLAN</b>	<b>15</b>
Målsättningar .....	16
Förslag till strukturplan .....	17
Planen i siffror .....	18
Esplanaden .....	19
Gatunät .....	22
Kulturhistoriskt bevarande .....	27
<b>5. ANALYS AV STRUKTURPLAN</b>	<b>29</b>
Tillgänglighet i gatunätet .....	30
Täthet av boende och arbetande .....	31
Tillgänglighet till offentliga friytor .....	32
<b>6. AVSLUTNING</b>	<b>33</b>

## **BESTÄLLARE**

Stadsbyggnadskontoret, Lunds kommun, genom:

Cecilia Hansson, Översiktsplanechef

Carolina Lundberg, Strukturavdelningen

Fem av områdets fastighetsägare: Tetrapak, JM (i samarbete med HSB), Whilborgs, Hexiron och Briggen.

## **KONSULT SPACESCAPE**

Alexander Ståhle (projektansvarig)

Eva Minoura (handläggande)





# 1. INLEDNING



# INLEDNING

---

## BAKGRUND

Lunds kommun har tagit fram ett samrådsförslag till fördjupad översiktsplan för Öresundsvägen och dess omgivning. I planen föreslås att vidareutveckla stadsinnehållet i delar av verksamhetsområdena med avsikten att låta en urbanare karaktär att växa fram. Stadsomvandlingen har potential att länka samman stadsdelar, människor och grönska på ett hållbart sätt. Samtidigt innebär utvecklingen mot fler bostäder förändrade förutsättningar för verksamhetsområdets nuvarande funktioner. Förslaget omfattar ett delområde av FÖP-området, Öresundsvägen Öst, etapp 1.

På uppdrag av Lunds kommun i samarbete med berörda fastighetsägare har Spacescape genomfört analyser av fastighetsägarnas planförslag samt hållit en serie workshops för att kommunens och fastighetsägarnas synpunkter och mål ska samordnas. Spacescape har varit processtöd i arbetet genom att leda och sammanställa diskussioner och väva in dessa i den framväxande strukturplanen. Strukturplanens huvuddrag har sedan analyserats avseende Lunds riktlinjer och relevant kunskap om stadsbyggnad.

## SYFTE OCH MÅL

Syftet med processen och stadsbyggnadsanalysen är att vidareutveckla inriktningen ur den fördjupade översiktsplanen för delområdet. Målet är att berörda fastighetsägare och Lunds kommun genom en gemensam process tydliggör förutsättningarna för områdets utveckling, enas om en gemensam målbild och

”Utredningsområdet integreras tydligt till sin omgivning och blir en levande och attraktiv del av Lund. Kopplingarna tar sig olika uttryck i de olika delområdena, såväl stråk och andra sammanbindande strukturer som arkitektur och formspråk. Tillgängligheten till verksamheter och framtida bostäder är god.” (ur FÖP)

innehållande ett förslag på strukturplan för utredningsområdet vilken bygger på Spacescapes sammanfattning av det som framkommit under fyra workshop-tillfällen. Strukturförslaget redovisar principer som kan vara vägledande för detaljplanläggning av enskilda fastigheter i det fortsatta arbetet.

## INGÅENDE FÖRUTSÄTTNINGAR

Den fördjupade översiktsplanen nyanserar stadsomvandling i förhållande till pågående verksamheter och planlagd markanvändning. Avvägningar är nödvändiga mellan att bevara områdets verksamhetskaraktär och samtidigt värna kommunens mål att tillskapa många bostäder i ett centralt läge i staden samt fastighetsägarnas önskan om en hög men nyanserad exploatering. En viktig förutsättning har varit att en grundskola och flera förskolor ska beredas plats i den framväxande stadsdelen, vilket föreslås som en rimlig utgångspunkt dels utifrån samrådshandlingens uppskattning om 1900-2200

bostäder, dels utifrån parternas förslag och workshopserien.

Stadsdelen ska stödja en hållbar livsstil genom fokus på hållbara resor och minst 25% verksamhetsyta. På så vis kan boende och besökare ha ett lokalt utbud av service som gör vardagen enklare och stadsdelen mer attraktiv. Också viktigt har varit att se omvandlingen i relation till Lund som helhet och omvandling av övriga verksamhetsområdet längre fram.

## DISPOSITION

Rapporten inleds med en bakgrund om ingående förutsättningar, följt av en stadsbyggnadsanalys av nuläget samt av de inkomna planförslagen. Därefter presenteras strukturplanen och rekommendationer som bygger på workshops, aktuell forskning och kommunens mål. Sist redovisas en konsekvensanalys av den föreslagna strukturen.



# OMRÅDET IDAG

Öresundsvägen industriområde innehåller ”nycklar till förståelsen för Lunds utveckling under 1900-talet” (PM Kulturmiljö Öresundsvägen Industriområde, 2014). Spår av tillverkningsindustri finns än idag i den byggda miljön, även om flertalet verksamheter lämnat området. Flera byggnader har värde för att den framtida omvandlingen ska behålla en förankring i områdets historia.

Idag präglas området av en storskalighet i fastighetsstrukturen där ett system av lokalgator saknas. Det övergripande gatunätet finns dock och kopplar till angränsande områden och till centrala Lund. En delvis uppvuxen vegetation längs exempelvis längs Måsvägen samt Äldermansgatans tidigare spårreservat är kvaliteter att värna om.



BILD. VERKSAMHETSBYGGNAD INOM TETRAPAK-OMRÅDET.



KARTA. STRECKAD LINJE VISAR UTREDNINGSMRÅDET I SITT SAMMANHANG AV VERKSAMHETSBYGGNADER OCH HUVUDGATOR.



# FASTIGHETSÄGARNAS PLANSKISSER

Fastighetsägarna inom utredningsområdet har tagit fram planförslag som ligger till grund för strukturanalysen. Analyserna studerar täthet, tillgänglighet i gatunätet, tillgång till parker/grönytor och verksamhetslokaler i syfte att belysa hur en bra helhet kan uppnås för områdets framtida attraktivitet.

kommunens prognos: **1900–2200 bostäder**  
samt 2–3 förskolor / 1 grundskola / + 25% verksamhetsyta

fastägarnas förslag: **3500 bostäder**  
förskolor / + 15% verksamhetsyta

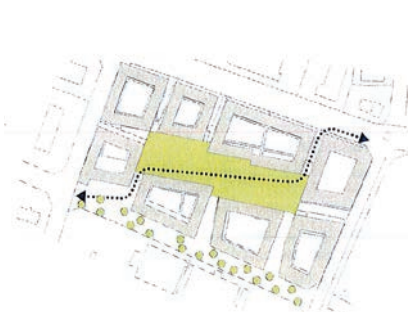


## Tetrapak

bostäder: 160 000 kvm

lokaler: 22 000 kvm

ca 14% verksamhetsyta



## JM

bostäder: 84 350 kvm

lokaler: 15 650 kvm

ca 20% verksamhetsyta



## Wihlborgs

bostäder: 41 110 kvm

lokaler: 10 000 kvm

ca 25% verksamhetsyta



## Hexiron

bostäder: 50 000 kvm

lokaler: 2 000 kvm

ca 4% verksamhetsyta



## Briggen

bostäder: 23 000 kvm





# 2. STADSBYGGNADSANALYS



# ANALYSMETODER

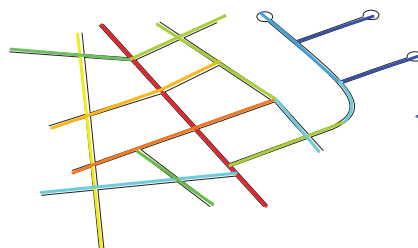
## TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET

Rumsintegration är ett analysmått som utvecklats inom Space Syntax-forskningen och används för att mäta rumslig tillgänglighet i nätverk.

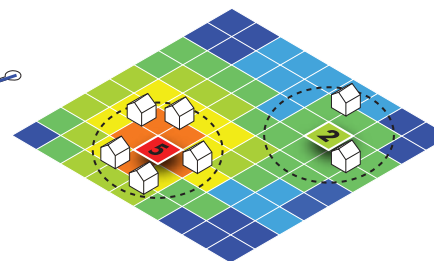
En rumsintegrationsanalys visar hur nära stadsrum är till varandra, via sitt genomsnittliga avstånd i antal riktningförändringar till andra stadsrum. Rumsintegration kan därmed sägas vara ett mått på upplevt avstånd och orienterbarhet. Enkelt uttryckt har alltså stadsrum som nås från många andra stadsrum inom få riktningförändringar en hög rumsintegration, det är väl integrerat i rumssystemet som helhet.

För att mäta rumsintegration behövs en så kallad axialkarta uppbyggd av de siktlinjer som tillsammans täcker in det offentligt tillgängliga rummet i det område man avser att analysera. Genom att axialkartan baseras på vad vi faktiskt kan se och rent fysiskt kan röra oss, kan man säga att axiallinjerna har en kognitiv grund. Därmed kan vi säga att den skapar en mycket stark länk mellan människa och byggd miljö.

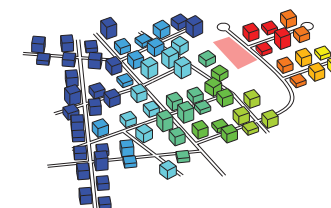
Forskning på bland annat UCL i London och KTH i Stockholm har funnit tydlig korrelation mellan hög rumsintegration och höga gångflöden. Man har också sett att analyserna kan fånga orienterbarheten i ett område. Det innebär att rumsintegrationsanalysen kan användas för att förstå förutsättningarna i ett befintligt nätverk av gator och gångvägar.



Rumsintegration: Rött visar välintegrerade och lättorienterade stråk; blå stråk är mindre tillgängliga och troligtvis lugnare.



Täthet. Rött visar en hög tillgänglig befolkningstäthet; blått en låg tillgänglig täthet.



Närhet till en attraktioner där rött visar en hög täthet av attraktioner.

## TÄTHET AV BOENDE OCH ARBETANDE

Täthet är förmodligen det vanligaste måttet på stadsmiljö inom planeringen. Ofta analyserar man tätheten inom ett visst område. Täthet mätt på detta sätt är i grund och botten ett exploateringsstal. Men är man ute efter täthetens effekt på stadslivet bör man snarare än bara beräkna BTA göra en tillgångsanalys av tätheten, det vill säga beräkna antalet personer eller mängden BTA inom en viss räckvidd, vilket ger en tydligare bild av den upplevda tätheten enligt de principer som diskuterades ovan. Space-cape har i flera olika städer funnit en tydlig korrelation mellan tillgång till täthet mätt på detta sätt och tillgång till serviceutbud som butiker och restauranger. Detta serviceutbud har i sin tur visat sig påverka bostadsvärden.

## NÄRHET: GÅNGAVSTÅND ELLER ORIENTERBARHET

Det vanliga är att vi mäter det fysiska avståndet och använder oss av meter, vilket är ett allmänt vedertaget sätt att mäta och som skapar enkelhet när det gäller att jämföra saker. Men om vi vill förstå hur stadens form faktiskt påverkar stadens liv, det vill säga hur vi väljer att röra oss i staden och vilka platser vi tenderar att besöka, kan vi inte bortse från det upplevda avståndet. Vi vet alla att 500 m kan upplevas mycket olika, varför det finns skäl att ibland skilja mellan fysiskt avstånd och upplevt avstånd. Forskning i Stockholm har exempelvis visat en starkare korrelation mellan upplevd tillgång till parker och natur och antal riktningförändringar än det faktiska avståndet i meter.

# KULTURHISTORIA OCH KARAKTÄR

Ett mål med omvandlingen av Öresundsvägen Öst är att verksamhetstraditionen tillåts ge karaktär åt området. En kartläggning av kulturhistoriska värden visar de hus som är mest bevaransvärda. Lunds Konst & Designskola visar att nya funktioner kan inrymmas väl i storskaliga äldre verksamhetsbyggnader. Även nystartade och kreativa företag kan tilltalas av att vara först på scen i unika och lite råa lokaler. En omvandlingsstrategi bör värna sådana befintliga och potentiella etableringar i området, vilket dels skapar blandstad redan från början men också kan skapa intresse för den "nya" stadsdelen.



BILD. CEPAS PLÅTKLÄDDA TEGELFASAD

“...Den framtida inriktningen sammanfattas i visionen om en levande stadsmiljö sprungen ur verksamhetsområdenas tradition av kreativitet och kraft.” (ur FÖP)



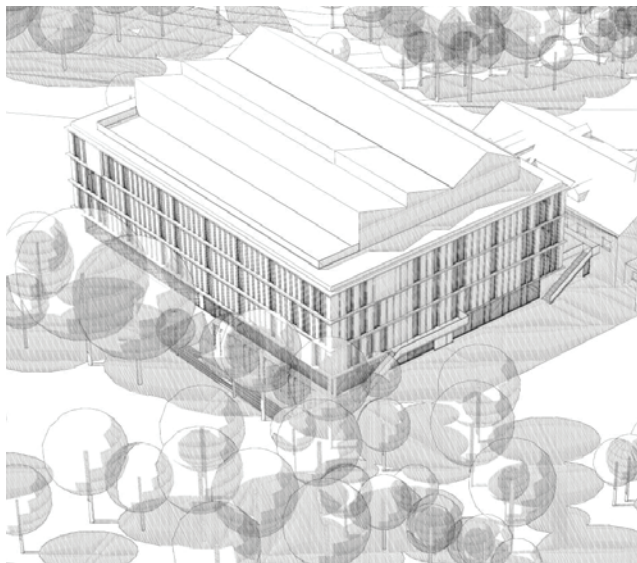
BILD. BEVARINGSKOMMITTENS UTLÅTANDE ÖVER OMRÅDETS KULTURMILJÖVÄRDEN. (RÖDA OCH SVARTA BYGGNADER BEDÖMS HA VISST KULTURHISTORISKT VÄRDE).



# SKOLA OCH FÖRSKOLA

## SKOLANS PLACERING

Skolbehovet uppskattas av skolförvaltningen i Lund till 700 barn, vilket ger ett ytanspråk på 22-24 000 kvm sammanhängande yta. Skolan måste ligga bra i stadsdelen men dess storlek gör att den svårigen inordnas i kvarterstrukturen. Under workshop-processen uttrycktes från flera håll en önskan att esplanaden ska ha stadsliv och aktiva bottenvåningar, något som bedömdes som svårt att förena med skolans ytbehov. För att ge esplanaden bästa möjliga förutsättningar föreslogs till slut en mer perifer placering av skolan intill Qvantenborgsparken.



## FÖRSKOLORS PLACERING

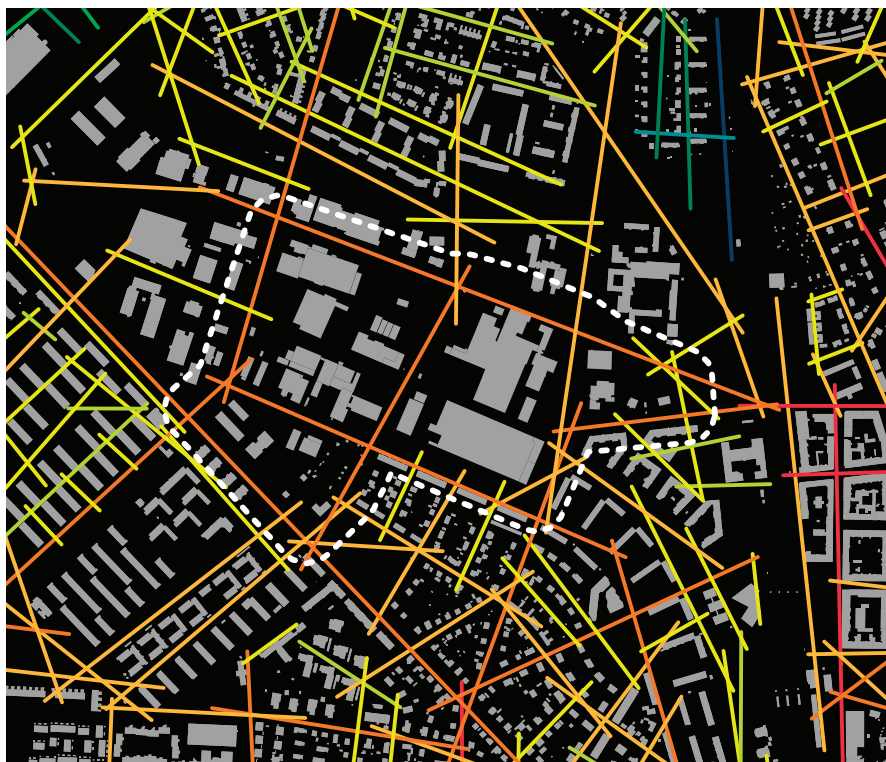
En princip för det fortsatta planarbetet är att förskolebehovet ska täckas för de bostäder som tillskapas. Uppskattningsvis behövs en förskoleavdelning (15 barn) per 150 bostäder. Förskolor kan med fördel inordnas inom kvarter men av driftskäl vill kommunen ogärna ha mindre än 6 avdelningar per förskola, vilket innebär 3600 kvm gård med riktlinjen 40 kvm gård/barn.



BILD. BRANDSTEGEN SKOLA I STOCKHOLM FÖR 900 ELEVER BILD. FÖRSKOLA I DANMARK I ANSLUTNING TILL BOSTADSHUS.  
FÖRDELAT PÅ 10 000 KVM LJUS BTA I 4 VÅNINGAR.

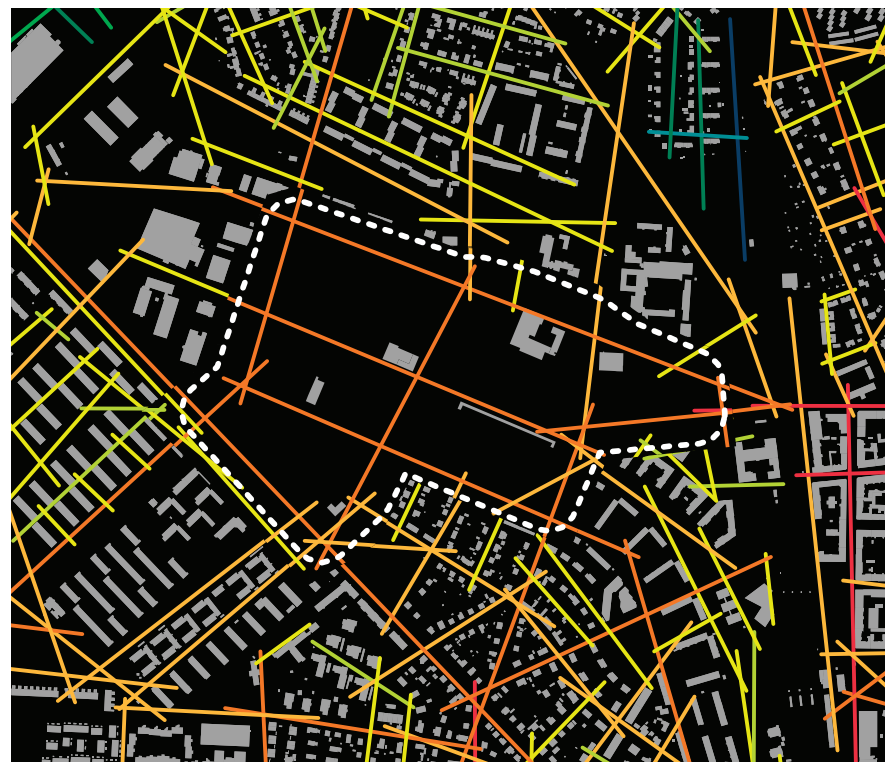
# TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET

Den övergripande gatustrukturen finns men kan stärkas. Nedan visas gatunätet i nuläget samt en planlaboration som förstärker Kung Oskars väg in i området.



## OMRÅDET IDAG MED DELVIS KAPADE KOPPLINGAR

I nuläget är de nord-sydliga kopplingarna intakta - Bondevägen, Måsvägen respektive Bryggarevägen löper genom området. I ost-västlig riktning utgör Öresundsvägen en stark koppling norr om planområdet, liksom Åldermansgatan vilken leder mot centrala Lund och tågstationen via Byggmästaregatan och Bjerredsparken. Däremot saknas idag en koppling från Kung Oskars väg till Annedalsvägen och bort mot Nova handelsplats.



## LABORATION I SYFTE ATT STÄRKA KOPPLINGAR

Genom att koppla samman Annedalsvägen med Kung Oskars väg skapas en gen och viktig länk genom området som i första hand gynnar gång- och cykeltrafik till och genom området, i andra hand även för bilar. Resultatet är ett robust övergripande gatunät som i stort sett ser ut som idag. En viktig knutpunkt är mötet mellan Kung Oskars väg, och Bryggarevägen i Annedalsvägens förlängning. 12

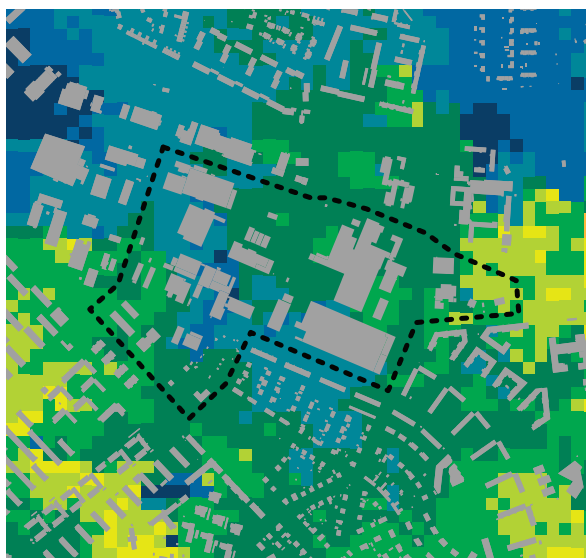


# TÄTHET OCH FRIYTA

## TILLGÄNGLIG TÄTHET

Kartan visar befolkningstätheten som är tillgänglig inom 500 meters gångavstånd. Analysen väger samman tätheten av boende och arbetande med tillgänglighet genom gatunätet. Tätheten är generellt sett låg, inom området finns 16 boende och arbetande per hektar. Även med en buffert på 500 meter inräknat är befolkningstätheten endast 54 personer per hektar. UN Habitat anger minst 150 personer/hektar som en hållbar täthet.

Kung Oskars väg förlorar i betydelse genom att den inte fortsätter gent genom området och bort mot Mobilia rondellen och Nova handelsplats.

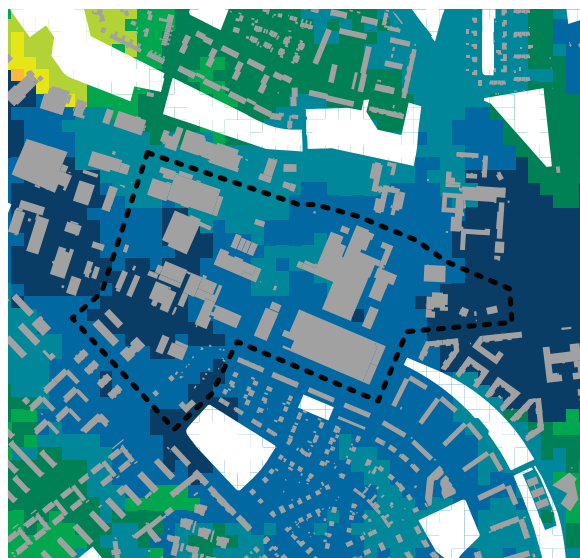


Hög befolkningstäthet ■■■■■■■■ Låg befolkningstäthet

## ANDEL FRIYTA PER PERSON

Offentligt tillgängliga friytor finns inte inom området idag. Gröna inslag och träd finns men ligger på kvartersmark eller inom spårvägsreservatet och är därmed inte offentligt tillgängliga. Inom utredningsområdet plus en buffert på 500 meter är tillgången 17,6 kvm per person, vilket beror på att grönytor ligger inom denna buffert samt att befolkningstätheten är låg.

Friytor inom utredningsområdet bör tillskapas i proportion till tillskottet av boende och arbetande. 10 kvm offentligt tillgänglig friyta per person är en riktlinje som tillämpas i staden New York.



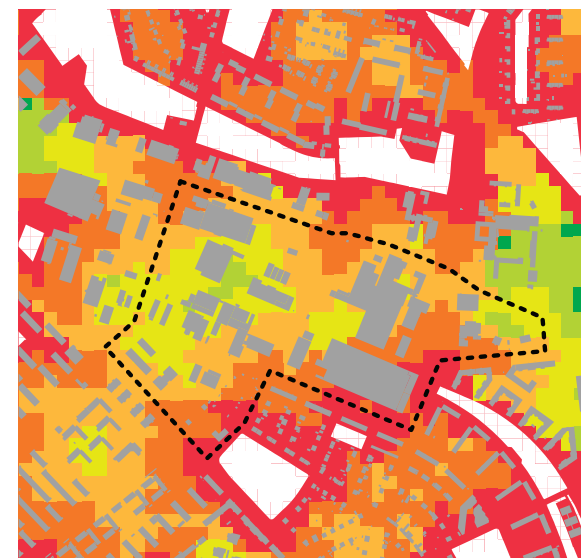
Hög andel offentlig friyta ■■■■■■■■ Låg andel off. friyta.

## AVSTÅND TILL FRIYTA

Kartan visar gångavstånd till park inom utredningsområdet där parker visas i vitt; rött är ett högt värde i kartan och innebär mindre än 100 meter till friyta/park. Lunds riktlinjer för grönstruktur anger följande normer:

- Stadsdelspark (3 ha tillgänglig inom 500 m)
- Närpark (1 ha tillgänglig inom 300m)
- Gröning (0,2 ha tillgänglig inom 200m)

Parker i den storlek och närhet som anges bör tillskapas inom ramen för den förtätning som sker.



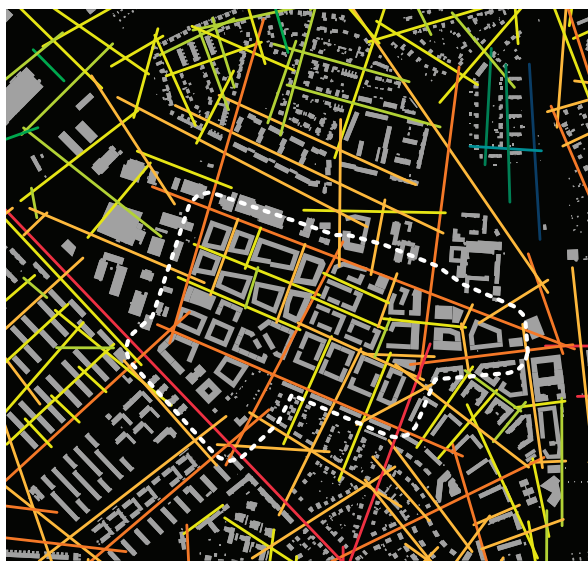
Nära till offentlig friyta ■■■■■■■■ Långt till off. friyta

# ANALYS AV FASTIGHETSÄGARNAS PLANSKISSER

Fastighetsägarnas förslag på förtätning inom sina fastigheter har sammanställts och analyserats. Här redovisas analysen sammanfattat.

## GATUNÄTET

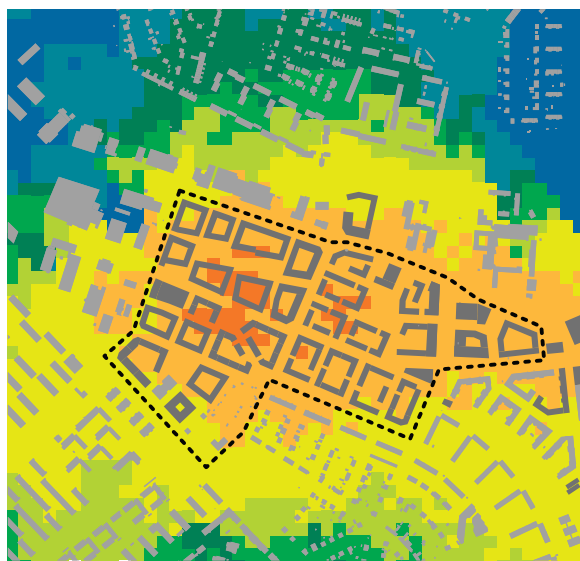
Gatunätets höga tillgänglighet i den övergripande strukturen kvarstår i det sammanställda planförslaget. En småskaligare struktur av lokalgator kan väntas ha lugnare karaktär. Kung Oskars väg är en koppling som snarare försvagas än stärks i planförslagen. Att värna denna koppling mot centrala Lund ger intensitet åt området eftersom fler hittar hit.



Hög integration ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Låg integration

## TILLGÄNGLIG TÄTHET

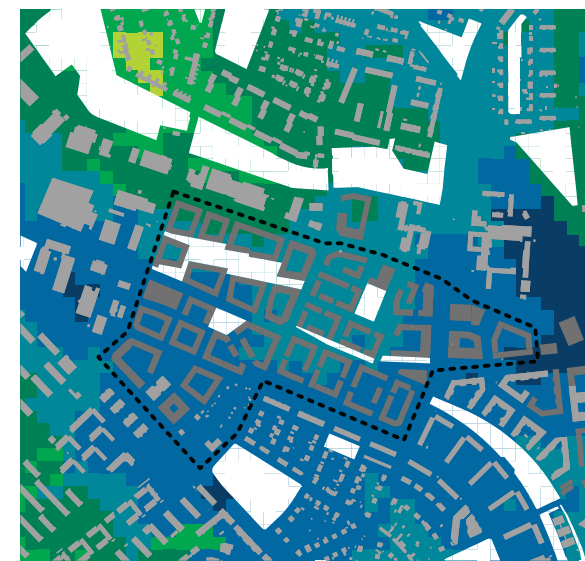
Analysen av den föreslagna tätheten visar att tätheten till boende och arbetande tillgänglig inom 500 meter är högre än i angränsande bebyggelse men jämförbar med centrala Lund. Exploateringsgraden är rimlig med hänsyn till behovet av bostäder i centrala lägen. En uppskattning av den totala mängd bostäder som fastighetsägarnas planförslag uppvisar ger 2500-3000 bostäder. Detta kan jämföras med kommunens antagande samrådshandlingen om 1900-2200 bostäder. Samrådshandlingen uttrycker även att blandad stad ska tillskapas. Planförslagen uppvisar 12-25% verksamhetsyta.



Hög tillgänglig täthet ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Låg tillgänglig täthet

## ANDEL FRIYTOR

En sammanställning av fastighetsägarnas planförslag ger endast 2,3 kvm offentlig friyta per person men eftersom relativt generösa parker finns på nära håll är det rimligt att inräkna planområdets buffert på 500 meter. I en sådan uträkning ligger friytetillgången på 11,3 kvm per person (att jämföra med exempelvis riktlinjen i New York på 10 kvm offentligt tillgänglig friyta per person). Parktillgången går därmed att säkra i en rimlig relation till den förtätning som föreslås om en större buffert inräknas.



Hög andel offentlig friyta ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Låg andel off. friyta





# 4. FÖRSLAG STRUKTURPLAN



# MÅLSÄTTNINGAR MED STRUKTURPLANEN

---

Workshopens diskussioner, analyser och kommunens mål har här vävts ihop till rekommendationer och omsatts i planen som presenteras på nästa sida. Därefter redovisas bevarande, markanvändning och nyckeltal följt av analyser av förslaget.

## 1. KOPPLAD BLANDSTAD

Strukturens bärande idé är att med ”Västra Esplanaden,” koppla Kung Oskars väg med Annedalsvägen i ett breddat och grönt huvudstråk i förlängningen av Bjerredsparken. Esplanadens stadsliv stärks genom aktiva bottenvåningar, variationsrika parkinslag och bevarade verksamhetsbyggnader som visas upp och integreras i stadsdelen genom nya mer publika funktioner. Strukturstudien visar att en tomtexploatering på 3,0 ger en täthet balanseerat med goda offentliga rum. Av den totala markanvändningen är 14% offentligt tillgängliga friytor, i linje med UN Habitats riktlinje på 15%. En kvartersstruktur med smala lokalgator och ett välintegrerat övergripande gatunät ger en variation av stadspuls och lugn. Bostadsgårdar är rymliga för att erbjuda kvartersgemensamma sociala arenor med bra solförhållanden. Genom att ge gående och cyklister prioritet i gaturummen uppmuntras hållbara resor, barn och äldre ges en tryggare livsmiljö vilka bidrar till att skapa en identitet för området.

## 2. VERKSAM HISTORIA

Bevarandeambitionerna bygger på en idé om att områdets tidigare karaktär av verksamhetsområde ska kunna avläsas och berika den framtida stadsdelen. Relativt sett få byggnader bevaras, 83% föreslås rivas och 17% sparas till nya ändamål. Genom att strukturen skapar nya platsbildningar och sammanhang åt bevarade byggnader samspejar de med torg och parker och synliggörs så att det som bevaras ändå räcker för att stärka karaktären av gammalt och nytt i samspel. Erfarenheter från omvandlade verksamhetsområden visar att bevarande ger en naturlig variation i skala, fastighetsstruktur, ålder på hus och innehåll som bidrar till att göra en stadsdel attraktiv. Tidigare verksamhetslokaler kan fungera väl för utbildning, kreativa näringar och restauranger/caféer - flera exempel inom området finns redan idag. Genom att värna den funktionsblandning som redan finns blir det också enklare att uppnå kommunens mål om 25% verksamhetsyta för området.

## 3. LEVANDE MÖTESPLATSER

En bärande tanke för parkstrukturen är att stärka närhet till grönska fysiskt men även visuellt. Huvudstråket, *esplanaden* är ryggraden i strukturen och tänkt att vara det mest orienterbara gröna inslaget. Tack vare redan uppvuxna träd i det nuvarande spårvägsreservatet finns redan från början en variation i grönskan som föreslås förstärkas med kompakta parkinslag av urban karaktär. Genom att lokalisera mindre platser längs esplanaden skapas ett ”pärlband” av lokala mötesplatser, väl tillgängliga både för de lokalt boende och för besökare till området. Parallellt med esplanaden till norr och söder erbjuder de lugnare lokalgatorna raka siktlinjer mot mindre närparker inbäddade i kvartersstrukturen. En större stadsdelspark ger mer samlade och generösa parkytor för större parkfunktioner och program. Längs Måsvägen utgör befintliga trädrader en grön länk från Måsparken, via nya stadsparken/esplanaden upp mot befintliga Qvantenborgsparken.



# FÖRSLAG TILL STRUKTURPLAN

## “VÄSTRA ESPLANADEN”

Kartbilden visar strukturplanens park- och kvarterstruktur samt strategiskt viktiga knutpunkter och platsbildningar. Den främsta entréerna till området är torgen (1) i mötet mellan Kung Oskars väg, Bjerreedsparken och den nya esplanaden, respektive i esplanadens västra del mot Nova handelsplats (etapp 2). Här föreslås hållplatslägen lokaliseras. Närparker (2) insprängda i strukturen ger gröna siktlinjer från många platser i kvartersstrukturen och bidrar till orienterbarhet i de lugnare stråken. Bevarade byggnader med nya publika funktioner är platsbildande eller sparas i delar, som traversen som föreslås bli parkour-park (3). Stadsdelsparken (4) ligger centralt i området och längs esplanaden mellan befintligt koloniområde (8) och Ceba byggnaden med sin karaktäristiska skorsten. Med ca 5000 kvm erbjuder parken kapacitet för fler människor men också en lugnare oas än esplanadens stadspuls. Befintliga parker (5) i nära anslutning till området erbjuder också större utrymmen och mindre programmerade parkupplevelser. Skolan (6) har ett ytanspråk på 22 000 kvm vilket inte med enkelhet inordnas i kvartersstrukturen. Av hänsyn till att esplanaden ska ha aktiva bottenvåningar och bidra till stadsliv, är det utpekade läget för skolan den som Spacescape rekommenderar. Närhet till Qvantenborgsparken med möjlighet att utveckla idrottsfunktioner (9) i anslutning till dessa och till befintliga Lerbäcksskolan (7) talar också för läget.





# PLANEN I SIFFROR

## TOMTEXPLOATERING OCH NYCKELTAL

Följande uträkningar visar dels hur markanvändningen är fördelad inom uppdragsområdet på ca 30 hektar men även inklusive en buffert på 500 meter. Detta ger en mer rättvisande bild eftersom en betydlig mängd offentligt tillgängliga friytor i det här fallet ligger precis utanför uppdragsområdet.



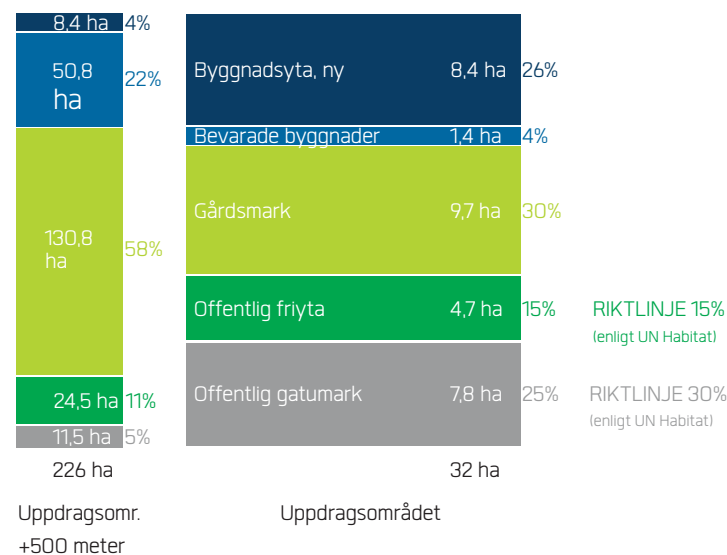
BILD. UPPDRAGSOMRÅDET OCH UPPDRAGSOMRÅDET MED 500 M BUFFERT

	UPPDRAGSOMRÅDET	+ 500 METER
TOTALT BTA (kvm)	330 400 - 354 000	850 000**
VARAV BEVARAD BYA (kvm)	14 000	508 000
VERKSAMHETSRYTA* (kvm)	82 600 - 88 500	162 500 - 170 000
BEFOLKNING (BOENDE + ARBETANDE)	6 000	17 000
ANTAL BOSTÄDER	2 500 - 3 000	8 500**
E-TAL GENOMSnitt (tomt)	2,8 - 3,0	2,0
KVARTERSRYTA (kvm)	140 500	1 900 000
KVARTERSRYTA / PERSON (kvm)	23	112
OFFENTLIG FRIRYTA (KVM)	40 000	245 000
OFFENTLIG FRIRYTA /BOENDE (kvm)	9	14

\* för uppdragsområdet uträknat som 25% av totala BTA (utöver bevarade byggnader och skola)

\*\* uppskattat från befolkningstal

TABELL. EXPLOATERING SAMT ANDEL FRIRYTA OCH GATUMARK INOM UPPDRAGSOMRÅDET, RESP. INOM UPPDRAGSOMRÅDET + 500 METER



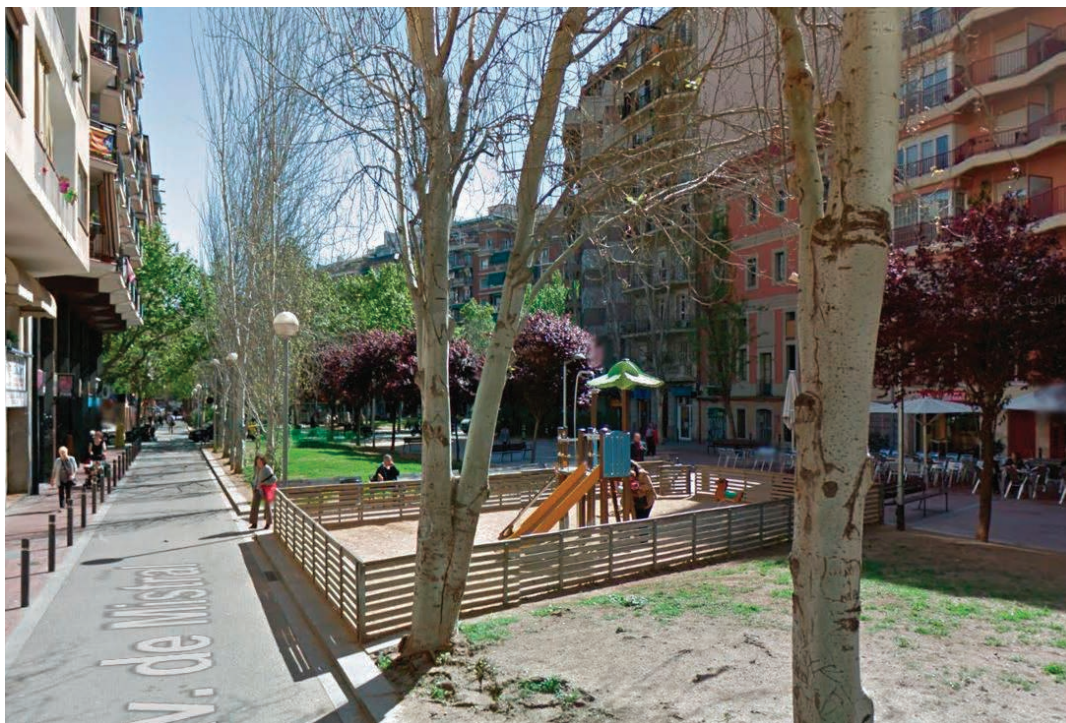


# ESPLANADEN SOM RYGGRAD

---

## EN LEVANDE GRÖN GATA

Det finns många fina förebilder för esplanader i tät stadsmiljö som ger riktigt med plats för gående, cyklister, stadsliv, lek och rekreation, samt även för viss fordonstrafik. Avenida de Mistral i Barcelona och Santa Barbara i Madrid är några exempel.



AVENIDA DE MISTRAL, BARCELONA



SANTA BARBARA, MADRID

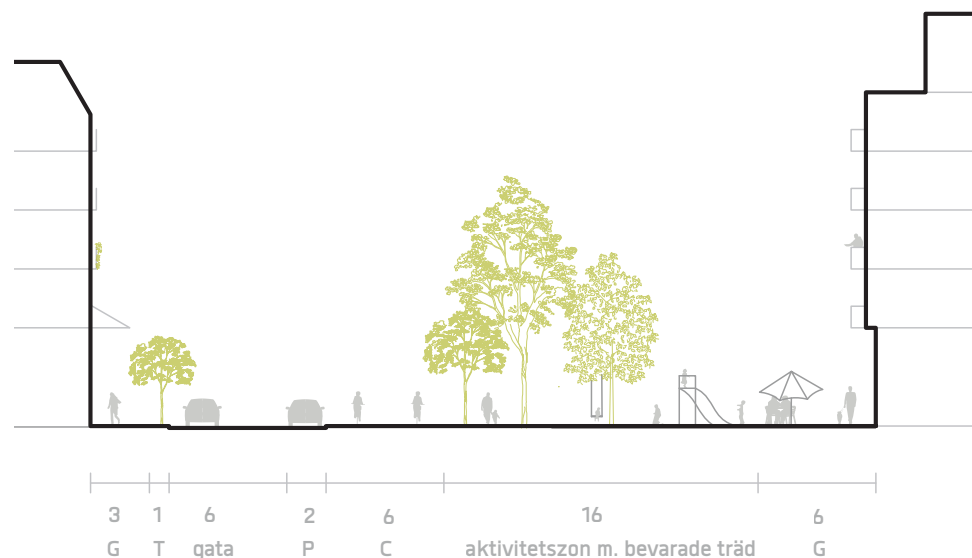
# VÄSTRA ESPLANADEN

## ESPLANADEN FÖRE SPÅRVÄG

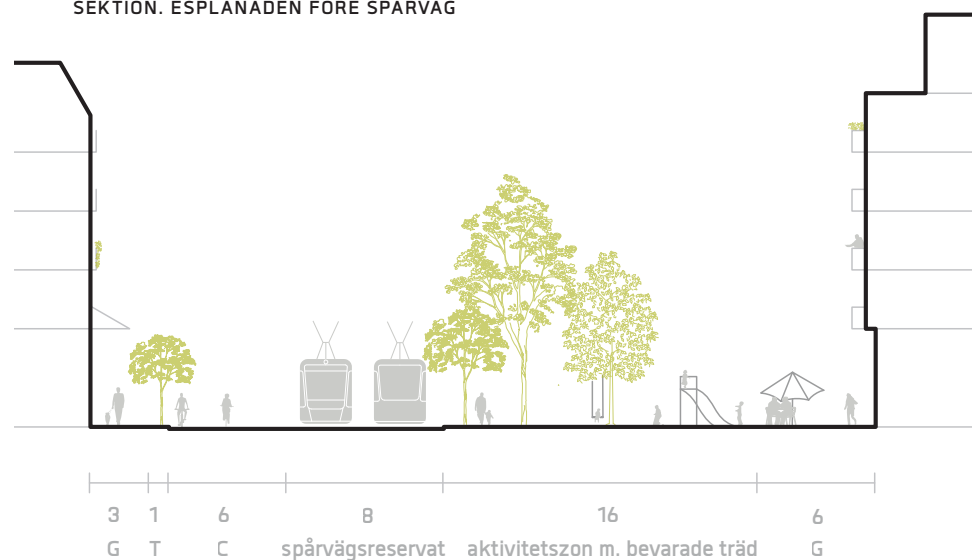
Esplanaden ligger i princip i samma läge som det gamla spårreservatet och har en mängd uppvuxna träd idag. För att möjliggöra parkinslag är sektionen asymmetrisk med hårdjorda ytor och aktivitetszon på den solliga sidan där viss angöring tillåts. Biltrafik hänvisas till en gata på 6 meter plus kantstensparkerering. Med en gatubredd på 38-40 meter är esplanaden pampig snarare än intim, därför är det viktigt med träd och installationer som förstärker en intimare rumslighet och en raffinerad landskapsarkitektur.

## ESPLANADEN EFTER SPÅRVÄG

Spårvägen ersätter cykelbanan för att bevara parkinslagen. Cykelbanan i sin tur ersätter körfält + parkering och bilar försvinner därmed från Esplanaden.



SEKTION. ESPLANADEN FÖRE SPÅRVÄG



SEKTION. ESPLANADEN MED SPÅRVÄG





BILDER: SAMTLIGA FRÅN "THE GOODS LINE" I SYDNEY, AUSTRALIEN.



# GATUNÄT

## EN STADSDEL FÖR HÅLLBART RESANDE

Utredningsområdet (etapp 1) ligger i sin helhet inom 800 - 1200 meters gångväg från tågstationen och inom ca 2 km nås centrala Lund. Detta innebär goda förutsättningar för människor att välja bort bilen om detta stöds i gaturummens utformning. Köpcentret Nova och större trafikinfrastruktur i söder (Fjelievägen) och väster (Norra Ringen) innebär dock att en viss genomströmning av bilburen trafik är att vänta. Därför kan det vara relevant att aktivt nedprioritera bilen i lokal- och stadsgator så att gena kopplingar inte alstrar biltrafik. Kartbilden till höger visar hur en sådan princip kan tillämpas med transportgata (50 km/h), stadsgata (30 km/h) och gåfartsgata (10 km/h) som gaturumstypologier.

Referenser från andra städer visar att aktiva åtgärder för att skapa gång- och cykelvänliga stadsmiljöer ligger i tiden eftersom människor efterfrågar attraktiva och barnvänliga stadsmiljöer. Följande referenser kan nämnas, exempelvis stadsdelen Haga i Göteborg, planprogram för Slakthusområdet i Stockholm samt "superblocks" i Barcelona.

## PARKERING

Andra mobilitetsåtgärder som multifunktionella parkeringshus har lyfts fram av fastighetsägarna som vision för området (referens Vallastaden i Linköping med återvinningsrum, transformatorstation, laddstolpar mm).



KARTA: GATURUM (EFTER SKISS AV SAMUEL YNGVE, LUNDS KOMMUN)

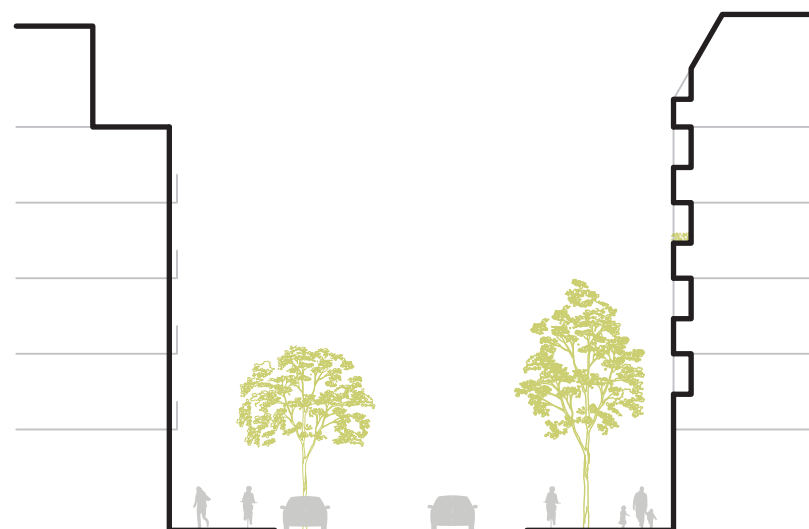
- TRANSPORTGATA: 40 KM/H
- STADSGATA: 30-40 KM/H
- GÅFARTSGATA: < 30 KM/H



# HUVUDGATOR OCH LOKALGATOR

## ÖRESUNDSVÄGEN MER STADSGATA

Öresundsvägen skulle kunna få förändrad karaktär med träd, angöringsyta och en breddad trottoar. Istället för låg och utbredd bebyggelse längs vägen ligger husen gärna nära trottoaren, för ett intimare gatuumråde med känsla av stadsgata. Liksom esplanaden kan den soliga norra sidan få bredare trottoar, också med tanke på skolans föreslagna placering här. Aktiva bottenvåningar är lämpliga då läget är synligt och stråket viktigt i gatunätet.



G C P gata P C T G

SEKTION. ÖRESUNDSVÄGEN SOM STADSGATA

CURRENT SITUATION



SUPERBLOCK



EXEMPEL PÅ GATUSTRUKTUR FRÅN BARCELONA DÄR VAR TREDJE GATA ÄR FÖR BILAR OCH ÖVRIGA ÄR BILFRIA.



# GATOR FÖR STADSLIV



BILD. BARCELONA



BILD. HAGASTADEN



# LEKPLATSER OCH KVARTERSPARKER







# STADSDELSPARKEN EN VIKTIG MÖTESPLATS





# KULTURHISTORISKT BEVARANDE

## KULTURHISTORIA I NYA SAMMANHANG

Strukturförslaget beaktar de mest värdefulla byggnaderna, vilka får ge karaktär åt stadsdelens offentliga rum som torg och parker. Byggnader som ligger bra i förhållande till strukturen kan sparas helt eller delvis, enligt kartbilden till höger. Genom prominenta lägen nära esplanaden och stadsrum bidrar de med karaktär och kan med fördel fyllas med publika funktioner som öppnar upp det kulturhistoriska arvet för allmänheten.

Med hänsyn till viss svårighet att finna nya funktioner åt storskaliga hus som också kan vara i dåligt skick eller förorenade är det nödvändigt att riva en betydande del. En förhållandevis låg täthet kan på så vis ge plats åt en högre exploatering med bostäder och nya verksamhetsytor samt tillföra parker och offentliga platser till området. Följande andel föreslås rivas respektive sparas till nya ändamål (mätt som byggnadsarea BYA):

- 66 000 kvm (83%) rivs

- 14 000 kvm (17%) sparas



## KARTA: BEFINTLIGA VERKSAMHETSBYGGNADER

■ Byggnader som föreslås bevaras helt eller delvis



# INDUSTRIBYGGNADER MED NY ANVÄNDNING







# 5. ANALYS AV STRUKTURPLAN

# TILLGÄNGLIGHET I GATUNÄTET

## KUNG OSKARS VÄG - EN VIKTIG LÄNK TILL CENTRALA LUND FRÅN VÄSTRA SIDAN

Den övergripande gatustrukturen är i princip oförändrad men Öresundsvägen leds upp mot Norra Ringen enligt den Fördjupade Översiktsplanen. Största justeringen är att koppla samman Kung Oskars väg med Annedalsvägen i ett rakt och gent stråk som leder mot det nya läget för rondellen (i FÖP). Dessa ändringar genererar en övergripande struktur med intensiva stråk som har potential att samla stadsliv. Genom sin tillgänglighet blir de röda stråken de mest orienterbara i området och är lämpliga att ha aktiva bottenvåningar och verksamhetstableringar, centrumfunktioner och hållplatslägen.

## DET LOKALA GATUNÄTET

Strukturens finmaskigare nät är ny för området och bygger i huvudsak på fastighetsägarnas egna utbyggnadsförslag. Mindre justeringar har gjorts för att skapa en bättre helhet och ge möjlighet att bevara fler verksamhetsbyggnader. Korta kvarter längs Esplanaden genererar korsningstäthet och stärker dess centralitet. Lokalgator inne i strukturen erbjuder lugnare lägen med siktlinjer mellan parkinslag.

### KARTA: RUMSINTEGRATION (R6)

Hög integration ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ Låg integration





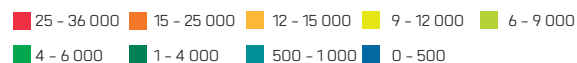
# TILLGÄNGLIG TÄTHET

## TÄTHET JÄMFÖRT MED CENTRALA LUND

Kartan visar hur många boende och arbetande som nås inom 500m gångavstånd via gatunätet. Bilden är en syntes av den föreslagna tätheten (e-tal 3,0) med gatunätets tillgänglighet. Centrala Lund har en relativt hög täthet men framförallt ett finmaskigt gatunät med hög tillgänglighet. Sockerbruksområdet intill utredningsområdet har en hög täthet lokalt men lägre tillgänglighet i gatunätet, vilket gör att den tillgängliga tätheten ändå är lägre än i centrala Lund. Tillgänglig täthet måste förstås som kopplat både till exploatering och till kontexten med omkringliggande täthet och gatunätets tillgänglighet.

Den tillgängliga befolkningen är i stora delar av utredningsområdet 12 - 15 000, vilket är jämförbart med delar av centrala Lund. Kartbilden visar också att delar av Lund har en mycket hög befolkningstäthet där exempelvis universitet, teknik och sjukhuset bidrar med hög arbetande befolkning. En balans av arbetande och boendebefolkning med mål om 25% verksamhetsyta är ett av kommunens mål eftersom blandad stad tenderar att göra vardagen enklare, ge liv och rörelse fler av dygnets timmar och skapar bättre underlag för det serviceutbud man vill se i en hållbar stadsdel - med närhet till mycket.

### KARTA: TILLGÄNGLIG TÄTHET INOM 500M (STRUKTURPLAN)



# TILLGÅNG TILL FRIYTOR

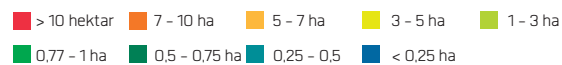
## EN PARKNÄRA STADSDEL

Kartan visar mängden offentligt tillgängliga friytor som parker och platser (i hektar) som nås inom 500 meters gångavstånd via gatunätet.

Liksom stora delar av Lund har utredningsområdet möjlighet att ge boende, arbetande och besökare god tillgång till olika parkupplevelser. Den totala friytetillgången från många platser i området är mellan 5-7 hektar eller högre, delvis tack vara den stora befintliga Qvantenborgsparken men också hjälpt av det tillskott av närparker, stadspark och esplanadens parkinslag som den föreslagna strukturen erbjuder. Södra delen av utredningsområdet har något lägre parktillgång med 3- 5 hektar i snitt, vilket ändå kan anses som god.



KARTA: TILLGÄNGLIG FRIYTA INOM 500M (STRUKTURPLAN)







## 6. AVSLUTNING



# DEN HÅLLBARA STADEN

## TILLGÄNGLIGT, TRYGGT, TRIVSAMT

Ett hållbart stadsbyggande behöver ta hänsyn till konsekvenser på flera skalor samtidigt. Systematiska analyser som de som presenterats i denna rapport kan bidra till att förtydliga vilka kvaliteter behöver värnas men även ge riktlinjer för hur stadsbyggnadsmål ska konkretiseras från styrdokument till detaljplaner i den framtida utvecklingen.

Värderosen till höger påminner om att staden verkar genom sina strukturer på såväl byggnads-, kvarters-, stadsrums- och stadsdels-nivå. Trivsamma stadsdelar skapas när såväl delar som helhet fungerar för människor som ska använda dem, dvs. med vardagslivet i fokus.

Hållbart stadsbyggande skapar tillgänglighet, trygghet och trivsel i byggnad, kvarter, stadsrum och stadsdel.

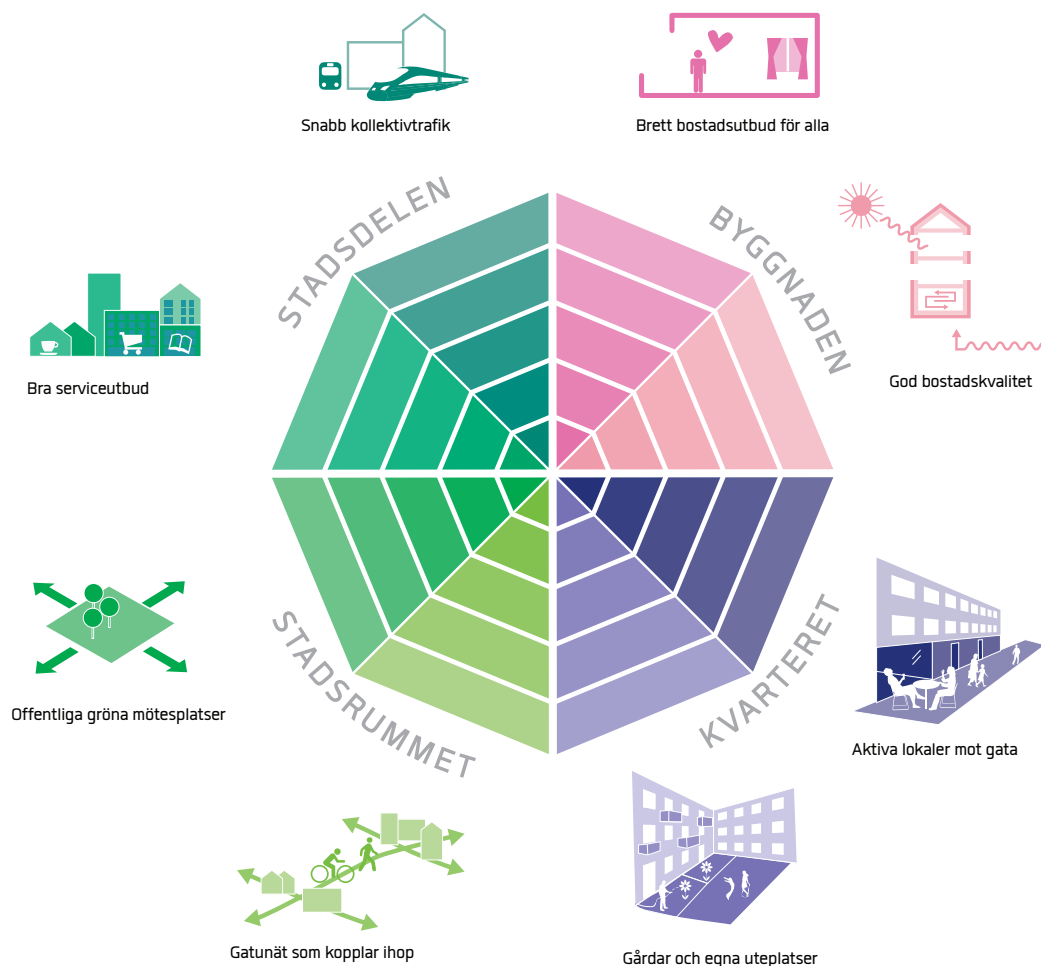


BILD. HÅLLBART STADSBYGGANDE I DELAR OCH HELHET



# DEN NÄRA STADEN

20-minuterstaden är ett koncept lanserat av staden Portland i USA och har tillämpats som planeringsprincip i flera andra städer som ett mått på tillgänglig och hållbar stad. Konceptet bygger på att skapa en stadsutveckling som möjliggör att många olika saker kan nås inom nära avstånd med kollektivtrafik eller gång och cykel. Bilden till höger är inspirerad av en modell som staden Melbourne har tagit fram.

Utifrån studier av efterfrågad stadskvalitet i såväl Stockholmsregionen, Göteborg och Halmstad, visar sig också stadsdelar där mycket nås inom gångavstånd vara de mest attraktiva. Den kompakta men samtidigt gröna staden förefaller helt enkelt vara den smarta staden - den levererar både efterfrågad stadskvalitet och mobilitet till låg kostnad, samtidigt som den också enligt transportforskningen visat sig generera en lägre bilandel. Attraktiviteten bottnar i att vardagen helt enkelt blir lite enklare när mycket ligger nära.

För Lund och utvecklingen av verksamhetsområdet i stadens västra delar är konceptet intressant då hela den framväxande stadsdelen ligger inom 20 minuters gång- eller cykelavstånd från centralstationen och centrala Lund. Stadsdelar där en stor del av den övriga staden nås inom 20 minuter via kollektivtrafik, gång och cykel bör ses som en ändlig resurs som också ställer krav på en hög urbanitet där bostäder balanseras med lokaler för service och arbetsplatser med blandstad som ambition.

”Stadsomvandlingen har potential att länka samman stadsdelar, människor och grönska samt möjliggöra mer hållbara flöden i västra Lund. . .” (ur FÖP)



BILD. 20-MINUTERSSTADEN



# DEN BLANDADE STADEN

Med en förtätning i storleksordning 2 500 - 3 000 bostäder som uppskattats för området behövs även verksamhetsytor. Genom att närservice tillhandahålls i bostadsnära lägen främjas hållbara transporter till cykel eller fots. En blandning av bostäder och verksamheter ger förutsättningar för aktivitet över dygnets timmar och ett större kundunderlag för verksamheter att vilja etablera sig. Kommunen har i samrådsförslaget till en Fördjupad Översiktsplan för Öresundsvägen angivit ett mål om 25% verksamhetsyta som en del i omvandlingen. Uträkningen till höger visar en prognos på hur en sådan funktionsblandning kan komma att se ut, baserat på basområden i halvcentrala lägen med jämförbara befolkningstal (i Stockholm).

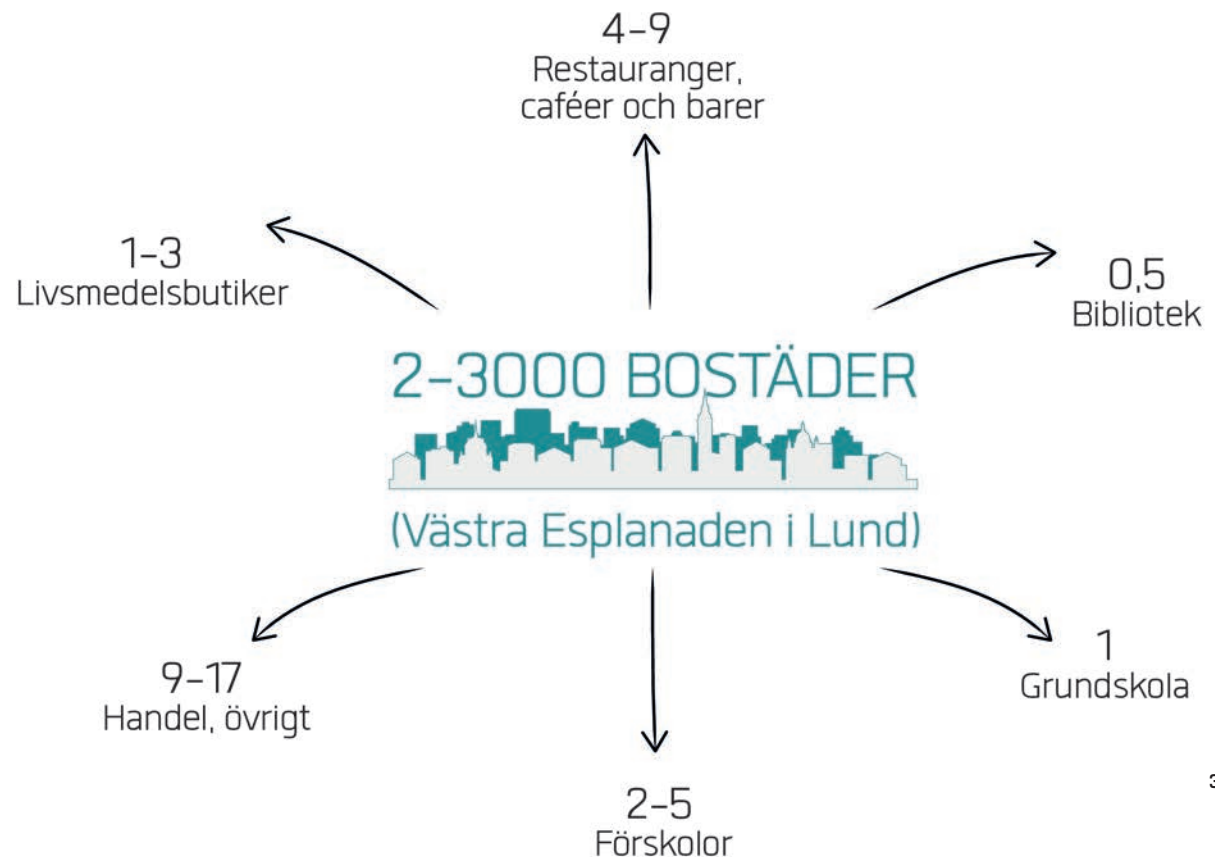


Korenmarkt



Korenmarkt

”Genom att lokalisera utåtriktande verksamheter och verksamheter med stor mängd besökare till strategiskt viktiga platser och stråk skapas förutsättningar för folkliv och levande stadsrum.”  
(ur FÖP)





# REFERENSER

---

Grahn, P. & Stigsdotter, U, 2003. Landscape Planning and Stress, *Urban Forestry & Urban Greening. Vol. 2, sid, 1-18.*

Hillier B, 1996. *Space is the Machine*

Tillväxt- och regionplaneförvaltningen. *Värdering av stadskvalitet*

UN-Habitat, 2013. *Streets as Public Spaces and Drivers of Urban Prosperity*

UN-Habitat, 2014. *A new strategy of sustainable neighbourhood planning: Five Principles*