

Detaljplan för Forskaren 2 i Lund, Lunds kommun

SAMRÅDET

Enligt byggnadsnämndens beslut 2018-01-15 har rubricerad detaljplan, upprättad 2018-01-09, varit föremål för samråd under tiden 15 februari – 25 april 2018.

YTTRANDEN

Nedan redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkommit. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje yttrande.

Följande har inte haft något att erinra mot planförslaget:

- Region Skåne (aktbilaga 27)
- Svenska kraftnät AB (aktbilaga 30)

Myndigheter, statliga verk m fl

Länsstyrelsen Skåne (aktbilaga 34)

Länsstyrelsen framför i skrivelse att:

Länsstyrelsen saknar en beskrivning av hur recipienten för dagvatten (Höje å) kan komma att påverkas av planförslaget.

Länsstyrelsen vill uppmanera till att redan i detaljplaneprocessen säkerställa nödvändiga ytor för dagvattenhantering enligt de principer som föreslås i planbeskrivningen.

Den utförda trafikanalysen pekar på att det föreligger stor risk att korsningarna med Scheelevägen blir överbelastade i framtiden, främst under eftermiddag. Det är därför viktigt att kommunen följer analysens rekommendationer att både arbeta med utformning av korsningarna och åtgärder för att underlätta för anställda att välja alternativa färdmedel. Det finns ett antal tillståndspliktiga verksamheter i områdets närhet, bland annat på Syret 1 och Forskaren 1. Det behöver beskrivas om eventuella konflikter mellan dessa verksamheter och aktuellt planförslag föreligger.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar Länsstyrelsen Skånes synpunkter rörande trafikbelastning och dagvattenhantering i området.

Planområdets avrinningsområde beskrivs felaktigt i planbeskrivningen. Det omnämns som avrinningsområde till Höje å, men är i själva verket avrinningsområde till Vallkärrabäcken/ Önnerupsbäcken.

En dagvattenutredning har framtagits till granskningshandlingarna för att på ett tydligare vis redogöra för hur vattenhanteringen ska ske. Recipienten bedöms inte få ökade flöden eftersom en stor del av befintliga markparkeringar ersätts av byggnader med gröna tak och dagvattenfördröjande åtgärder. Föroreningar i dagvatten från området bedöms minska om föreslagna lösningar uppförs. Inga riktvärden överskrids förutom kvicksilver.

Planbeskrivningen har revideras i enlighet med Länsstyrelsens synpunkter rörande beskrivning av tillståndspliktiga verksamheter i närområdet. En riskutredning har utförts till granskningshandlingarna och har föranlett åtgärder i detaljplanen. Bland annat har brandskyddsåtgärder krävts inom ett område av 25 meter från byggrätt på intilliggande fastigheter.

Trafikverket (aktbilaga 28)

Trafikverket framför i skrivelse att:

Trafikverket anser att grönytan öster om planområdet ska regleras som PARK inte som NATUR. Detta för att bättre stämma överens med övriga detaljplaner i området.

Trafikverket förutsätter att planområdet i sin helhet utformas så att fastställda riktlinjer för trafikbuller inte överskrids. Nödvändiga bullerskydd ska bekostas av exploatör eller kommunen. Planbeskrivningen ska kompletteras med redovisning av bullervärden från bullerutredningen med nuvarande samt framtida trafik.

Detaljplanen medger en byggnation som överstiger 20 meter. Planområdet ligger inom den MSA-påverkande zonen för Malmö flygplats.

Luftfartsverket, Försvarmakten och berörda flygplatser ska ges tillfälle att yttra sig. Om dessa frågor har hanterats i tidigare detaljplanen kan detta bara ses som information.

Kommentar

Detaljplanekartan och planbeskrivningen har reviderats i enlighet med Trafikverkets synpunkter. Luftfartsverket, Försvarmakten och Malmö flygplats ges tillfälle att yttra sig i granskningsskedet.

Nämnder och styrelser

Kommunstyrelsen (aktbilaga 22-23)

Kommunstyrelsen framför att:

Det framgår inte tydligt vad nettoförändringen av parkeringsplatser i området blir. Av planbeskrivningen framgår att befintliga markparkeringar lokaliseras till ett garage, men det beskrivs inte att det tillkommer nya parkeringsplatser i markplan mellan byggnaderna.

Med tanke på befarad trafikbelastning i området och att Scheelevägen därmed kan behöva kapacitetshöjande åtgärder i framtiden behöver nettotillskottet av parkeringsplatser beskrivas och problematiseras, även om det överensstämmer med gällande parkeringsnorm.

Det kanske kan anses lämpligt att överväga justeringar för att ytterligare förlägga parkeringen i garaget genom exempelvis fler våningar.

Kommentar

Parkeringssituationen kommer att få en utförligare beskrivning i planhandlingarna. Alla parkeringsplatser förläggs inte i parkeringsgaraget, men en merpart gör. Det blir ett nettotillskott av cirka 140 parkeringsplatser i området från nuvarande situation. Cirka 200 parkeringsplatser kan förläggas i markplan och cirka 510 platser förläggs i garage.

Miljönämnden (aktbilaga 25-26)

Miljönämnden beslutar att:

Anta förvaltningens yttrande som sitt eget med följande tillägg:

Miljönämnden anser att högre bebyggelse bör prövas för att kunna utveckla gröna ytor och minimera hårdgjorda ytor men framförallt värna odlingsvärd åkermark.

För att gynna en hållbar och klimatanpassad stadsplanering anser miljönämnden att nya hus bör förses med gröna väggar och gröna tak där det är så möjligt.

Möjligheten att planera för solceller där det är lämpligt bör förtydligas i planen.

Vid anläggning av utemiljöer är det viktigt att använda naturliga material och slamfri anläggningsjord

Utemiljön bör planeras så att ingen kemisk ogräsbekämpning kommer att behövas.

Miljöförvaltningen framför:

Scheelevägen är en viktig väg för flera regionbusslinjer mellan Norra Fäläden och Malmö. I rusningstrafik passerar här mer än en buss var 10:e minut. Det saknas en tydlig konsekvensbeskrivning för hur kollektivtrafiken kan komma att påverkas av plangenomförandet. Restiden förlängs redan i dagsläget vid rusningstid och det kan vara läge att se över möjlighet att anordna en separat bussfil eller på annat sätt se till att busstrafiken prioriteras så att restiderna inte ökar.

Dagvattnet ska fördröjas på fastigheten genom bland annat vegetationsbekladda tak. För att dagvattenflödet ska begränsas planeras en grön innergård, men detta regleras inte i planen. Om ytor hårdgörs kan dagvattenflödet bli för högt varför ytterligare åtgärder kan behöva göras på fastigheten i samband med planens genomförande.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret delar miljönämndens synpunkter. Trafiksituationen och parkeringsfrågorna har förtydligats i planbeskrivningen. Trafikutredningen från Trivector visar att för morgonens maxtimme ligger belastningsgraden för båda korsningarna mellan Scheelevägen och Emdalavägen under 0,6 vilket är gränsvärdet för att uppfylla önskvärd servicenivå enligt VGU. Infarterna till Emdalavägen är utrustade med extra körfält för vänstersvängande fordon, varpå påverkan på kollektivtrafikens framkomlighet bedöms som liten. Under eftermiddagens maxtimme är belastningsgraden större än 1, vilket är gränsvärdet för godtagbar servicenivå. Detta får till följd köbildning på främst Emdalavägen, varpå påverkan på kollektivtrafiken längs med Scheelevägen bedöms som liten.

Planbeskrivningen har kompletterats med ett tydligare resonemang kring dagvattenhanteringen i detaljplanen. För att ge planen flexibilitet har att det inte reglerats i detalj vart det ska finnas hårdgjorda ytor eller ej. Anslutningspunkten ska endast ta emot 20 liter/sekund/hektar vid ett 10 års regn. Denna fördröjning, vilken beräknas uppgå till cirka 300 m³ måste säkerställas inom fastigheten.

Tekniska nämnden (aktbilaga 39-40)

Tekniska nämnden beslutar att:

Tillstyrka planförslaget under förutsättning att förvaltningens synpunkter beaktas.

Tekniska förvaltningen framför:

Det är högst angeläget att resor till området sker i så hög grad som möjligt via hållbara transporter. Förutsättningarna finns. En mobilitetsplan/ grön resplan bör tas fram ihop med byggherrarna och vara en del i de avtal som tecknas mellan kommunen och fastighetsägare/byggherrar. Det bör kunna utmynna i en reduktion av antalet parkeringsplatser.

Det södra gång- och cykelstråket behöver ansluta ut till gång- och cykelvägen längs E22.

Om detaljplanens genomförande föranleder ombyggnad av trafiksystemet för att hantera kapaciteten är det viktigt att dessa utrymmen får plats.

Cykelparkering bör behandlas separat och redovisas på samma sätt som bilparkeringen gör. Detta gäller exempelvis rörande behovet av cykelparkeringsplatser.

Planbestämmelsen kring gröna tak bör ändras till "minst 50% av takytorna ska vara vegetationsbeklädda".

Exploateringsavtal ska upprättas med ägaren till fastigheten Forskaren 2 innan föreslagen detaljplan antas. Avtalet reglerar planens genomförande

med bland annat kostnadsfördelning och ansvar för utbyggnad av allmän platsmark, fastighetsbildningsåtgärder, dagvattenhantering mm. Fastighetsägaren till Forskaren 2 ska ansvara och bekosta samtliga åtgärder inom kvarteretsmarken som genomförandet av detaljplanen kräver, såsom dagvattenhantering, bullerskydd, flytt av ledningar, sanering av mark och fastighetsbildningsåtgärder mm.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret noterar Tekniska förvaltningens synpunkter. Planhandlingarna uppdateras med tydligare redovisning av cykelparkering, cykelstråk och föreslagna bestämmelser kring gröna tak. Det är inte tidsmässigt möjligt att göra en mobilitetsplan för detta enskilda planområde, men vi välkomnar initiativet till att formulera en tydlig strategi för hela Ideon.

Räddningstjänsten Syd (aktbilaga 37)

Räddningstjänsten Syd framför i skrivelse att:

Räddningstjänsten anser att bestämmelsen för forsknings- och utvecklingsändamål behöver förtydligas.

Delar av de befintliga byggnaderna ligger inom 150 m från väg E22. Dessa bör därför inte få ett centrumändamål i den nya planen eftersom en sådan bestämmelse kan innebära att känsliga verksamheter får placeras för nära vägen. De delar som är inom 150 m från väg E22 bör undantas från C-bestämmelse.

Planbestämmelserna bör justeras så att markanvändning för forsknings- och utveckling med begränsad omgivningspåverkan placeras i planområdets västra delar (över 150 m från E22). Mer riskfyllda forsknings- och utvecklingsverksamheter bör företrädesvis placeras i planområdet östra delar (inom 150 m från E22). Planbestämmelserna bör justeras på ett sätt som gör att disponeringen av markanvändningen blir lämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet och risken för olyckor.

Räddningstjänsten har beaktat att nuvarande markanvändning kan fortgå, även om det strider mot den nya detaljplanen.

Brandvattenförsörjning behöver anordnas så att det inte finns ett avstånd mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil som överstiger 75 meter. Uppställningsplatser får inte ligga mer än 50 meter från byggnadernas entréer. I dagsläget finns brandvatten i förlängningen av Emdalavägen. Om detta anses vara tillräckligt beror på byggnadernas placering inom fastigheten.

Om utrymning behöver ske med hjälp av räddningstjänsten behöver det anordnas uppställningsplatser för höjdfordon, vilket är bra att ha i beaktande vid utformning av markanvändningen. Det ska gå att anordna i byggskedet.

Kommentar

Forsknings- och utvecklingsändamål som skulle föranleda störning mot omgivning eller på annat sätt kan innebära fara behöver tillstånd för att bedriva verksamhet. Detta är inget som specifikt prövas i detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att fastigheten är lämplig för kontor-, forskning- och utvecklingsändamål. Vid behov får tillstånd ansökas och då kan det framkomma att vissa verksamheter med fördel placeras närmare motorvägen.

Centrumbestämmelsen tas bort för den del av detaljplanen som är närmare motorvägen E22 än 150 meter i enlighet med Räddningstjänstens synpunkter. Om utrymning ska ske med hjälp av räddningstjänstens höjdfordon ska tillräcklig yta finnas framför byggnaderna. Annars behöver utrymning ske på egen hand genom exempelvis TR2-trapphus.

Stadsbyggnadskontoret delar räddningstjänstens synpunkter om behov av brandvattenförsörjning. Om det exploateringen föranleder utbyggnad av vattensystemet ska detta bekostas av exploatör.

VA SYD (aktbilaga 32)

VA SYD framför i skrivelse att:

I kapitlet om förutsättningar anges inte befintliga ledningar. VA-ledningar finns i Scheelevägen samt västra delen av Emdalavägen.

Möjligheten att upprätta ytterligare förbindelsepunkter än de nuvarande är begränsad. Det finns inget VA-ledningsnät i den östra delen av Emdalavägen vilket innebär att nya förbindelsepunkter ej kan upprättas för kontorsvolymerna placerade i mellanrummet mellan befintlig bebyggelse, eller för p-huset. VA-försörjning för dessa utbyggnader behöver lösas inom fastigheten via befintligt VA-system.

För att hantera morgondagens utmaningar och recipientens känslighet behöver dagvattenfördröjning ske inom fastigheten. Den högsta volym som tillåts vid anslutningspunkten är 20 liter/sekund/hektar vid ett 10-års regn.

Det behöver utföras en dagvattenutredning med beräkningar för att säkerställa att det finns tillräckligt med plats, ovan eller under mark, för att hantera de nödvändiga volymerna.

Avseende översvämningrisk behöver det säkerställas att ny bebyggelse inte ökar risken för översvämningar som kan orsaka skador på kringliggande bebyggelse.

Kommentar

Till granskningsskedet har en dagvattenutredning utförts.

Kapitlet om förutsättningar har kompletterats för att redovisa befintliga ledningssystem. De östra delarna av fastigheten behöver anlägga egna serviceledningar som ansluter till det allmänna dagvattensystemet i Emdalavägen. Detta bekostas av exploatör. På begäran av VA-Syd har en dagvattenutredning utförts. Fastigheten bedöms ha tillräckliga ytor för att hantera en dagvattenfördröjning till 20 l/sekund/hektar. De lösningar som krävs för att klara av att fördröja dessa volymer är en blandning av

makadamdiken och dagvattendammar. Alternativt kan dagvattenkassetter anläggas.

Föroreningar i dagvattnet från området kan minskas rejält om de föreslagna lösningarna följs.

Ledningsrättshavare m fl

Kraftringen (aktbilaga 22)

Kraftringen framför i skrivelse att:

Kraftringen har en del ledningar i planområdet. Det går fiberkanalisation längs motorvägen och det finns elkabelstråk till befintliga transformatorstationer. Hus O2 kommer nära en transformatorstation med hänsyn till de 5 meter säkerhetsavstånd som föreskrivs på hur nära byggnader får uppföras med hänsyn till brandrisk och elektromagnetiska fält. Det kan bli nödvändigt att flytta stationen. Både fjärrvärmeledningen i Elmdalavägen och servisledningar till befintliga byggnader kan bli aktuella att flytta. Flytt av ledningar bekostas av exploatör.

För att försörja området behövs två nya transformatorstationer uppföras. Förslag på önskad placering bifogas till yttrandet.

Kommentar

Plankartan har reviderats i samråd med Kraftringen för att ge plats åt två nya transformatorstationer. Brännbara byggnadsdelar, upplag eller övriga hinder ska inte finnas i närhet av transformatorstationen. Flytt- omläggning och ombyggnation av ledningsnätet bekostas av exploatör.

TeliaSonera Skanova Access AB (aktbilaga 37)

Skanova AB framför i skrivelse att:

Skanova har kabelanläggningar inom berört planområde, vilka kommer att beröras av planens genomförande. Skanova vill med hänsyn till detta få in följande text i genomförandebeskrivningen.

”Flyttningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa Skanovas kabelanläggningars funktion ska bekostas av exploatören/fastighetsägaren”.

Kommentar

Planbeskrivningen har kompletterats för att tillgodose denna synpunkt.

Sakägare, boende m fl

Wihlborgs AB via VD Anders Jarl (aktbilaga 29)

Framför i skrivelse bland annat att:

På det stora hela ställer sig Wihlborgs positiva till utveckling och förtätning av bebyggelsen på Ideon. Det är viktigt att bygga ut området i en sansad takt som gör att näringslivet frodas genom att en levande stadsmiljö åstadkoms. Det är av yttersta vikt att infrastrukturen ligger steget före exploateringar för

att undvika kapacitetsproblem i framtiden. Det finns då en risk att näringslivet drivs bort till området med enklare åtkomst.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret delar Wihlborgs synpunkter kring innebörden av ett kapacitetsstarkt trafiknät. Sölvegatan får två nya hållplatser för spårväg och trafikplats Ideon kommer att avlasta Lund Norra och förse området med bättre kapacitet rörande biltrafik och bussar.

Baxter Healthcare (aktbilaga 31)

Framför i skrivelse bland annat att:

Det är viktigt att pågående kontorsbebyggelser längs Emdalavägen inte belastar trafiken och anslutningsgatorna längs Scheelevägen på ett negativt sätt. Det befaras leda till köbildning och trafikolyckor.

Lastbil med släp behöver kunna svänga in på Emdalavägen norrifrån, och avkörningsfilen är i dagsläget kort. Det kan komma att behövas nya körfält och längre avkörningsfält för att undvika köbildning.

Baxter Healthcare förutsätter att kommunen fortsätter sitt det kapacitetsförstärkande arbetet kring trafiken på Scheelevägen.

Det är viktigt att nybyggnationen inte innebär störningar för Baxter Healthcare genom exempelvis strömavbrott eller svår framkomlighet. Ett välfungerande brandskydd är nödvändigt och tillgång till vatten och avlopp får därför inte försämrats. Vattentryck i brandposter och sprinklersystem måste bibehållas.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att planens genomförande inte innebär en onaturlig störning eller påfrestning på närområdet. Lokalt kan störningar förekomma under byggperioder men ska inte kvarstå när utbyggnaderna är färdigställda. Lunds kommun kommer att bevaka frågan för att säkerställa en så god trafikmiljö som möjligt.

Active Biotech AB (aktbilaga 33)

Framför i skrivelse bland annat att:

Yttrandet inleds med en utförlig beskrivning av samtliga utbyggnadsområden och detaljplaner i Ideon. Det pekas på att långt ifrån alla befintliga planer är utbyggda till fullo och trafiksituationen och parkeringsfrågan är ansträngd.

Utvecklingen som sker i området kommer att i hög grad påverka Lund Norra och anslutningarna till Norra Ringen och Solbjersvägen. Trafiken på Norra Ringen vid avfart Getingevägen är problematisk under rusningstrafik med stora köbildningar.

Planförslaget redovisar ingen trafikutredning trots den höga belastningen på Scheelevägen. Active Forskaren 1 KB kräver att planförslaget kompletteras

med trafikutredning som även bör beakta konsekvenserna av den förtätning av Ideon-Pålsjöområdet som framgår av dels Ramprogram för Ideon-Pålsjöområdet dels Ramprogram för Medicon Village och företagsstråket Sölvegatan i Lund.

Planförslaget bör vidare förutsätta att Trafikverkets beslut att genomföra Trafikplats Ideon föreligger innan detaljplanen kan antas av byggnadsnämnden.

Genomförandebeskrivningen till planbeskrivningen bör kompletteras med att detaljplanen förutsätter lantmäteriförrättning- fastighetsreglering avseende befintliga servitut för utfart rörande Lund Forskaren 1 – 3.

Kommentar

Det har i samband med planarbetet utförts en trafikstudie rörande belastningen på Scheelevägen; PM Trafik och buller av Trivector Traffic från 2017-09-28. Denna har kompletterats 2018-12-07 av Tyréns. Utredningarna pekar på att Scheelevägen får en hög belastning i morgon- och eftermiddagstrafik. Utredningarna har tagit höjd för de exploateringar som förväntas ske i närområdet och är baserade på aktuella trafiksiffror. Det finns olika fysiska lösningar för att hantera kapacitetsproblemen, exempelvis separata svängfält, olika trafikriktningar eller cirkulationsplatser. Dessa lösningar ingår inte i sig i detaljplanen men kan definitivt komma att bli aktuella för att säkerställa god framkomlighet i takt med att området byggs ut.

Lunds kommun har under en längre tid haft ett samarbete med Trafikverket kring genomförandet av Trafikplats Ideon. Detaljplanearbetet pågår parallellt med vägplanen och att projektet inte skulle genomföras bedöms som osannolikt.

Detaljplanens genomförande förutsätter inte någon fastighetsreglering avseende servitut för utfart eller omprövning av dessa. Det står Er fritt att ansöka om omprövning av lantmäteriförrättningen eller diskussion om uppförande av gemensamhetsanläggning när som helst.

Axis Communications AB via Linn Ahlström (aktbilaga 35)

Framför i skrivelse bland annat att:

Det finns idag 553 parkeringsplatser för befintliga kontor och besökare på Forskaren 2. Enligt detaljplanen kommer större delen av dessa att bebyggas av kontor. Detta innebär bortfall av parkeringsplatser och samtidigt tillskott av 25000 kvm kontor. Parkeringsgaraget som skall upprättas är för litet. Det är inte tillräckligt med ett parkeringsgarage avsett för 450 platser.

Kommentar

Enligt gällande parkeringsnorm behöver en maximal utbyggnad åstadkomma upp mot 700 parkeringsplatser. Av dessa kan cirka 200



parkeringsplatser hanteras i markplan och cirka 510+ parkeringsplatser förläggas i ett garage. Det skapas ett nettotillskott av parkeringsplatser i området som motsvarar cirka 140 nya platser.

Castellum AB (aktbilaga 36)

Framför i skrivelse bland annat att:

Höjden på p-huset som i nuvarande DP-förslag är 6 våningar önskar vi skulle höjas till 7 våningar för att på så sätt skapa en plan med flexibilitet och viss marginal. Detta innebär större flexibilitet i området.

I övrigt har vi inga yttrande på samrådsförslaget.

Kommentar

Stadsbyggnadskontoret anser att nettotillskottet av parkeringsplatser inte kan höjas utan att påverka den redan ansträngda trafikmiljön. Det anses därav mest lämpligt att kvarstå vid de sex våningar som anges i samrådsförslaget. Taket på garaget kan utnyttjas.

SAMLAD BEDÖMNING

Samrådet har visat att följande aspekter kräver viss omarbetning av planförslaget:

- I samråd med Castellum AB har ett nytt utformningsförslag tagits fram, där bebyggelsen lättas upp till förmån för en central grönyta.
- Plankartan har tagit höjd för två nya platser för transformatorstationer.
- En dagvattenutredning har utförts till granskningsskedet.
- En riskutredning har utförts till granskningsskedet.
- Planbeskrivningen utökas med beskrivningar kring trafiksituationen, VA-systemet, översvämningrisk, dagvattenfrågor, tillståndspliktiga verksamheter och parkeringfrågor.
- Plankartan har fått bestämmelser rörande dagvatten, och riskhantering samt ändrat bestämmelser rörande centrumverksamhet i närhet av motorvägen.

STADSBYGGNADSKONTORET I LUND

Ole Kasimir
planchef

Christoffer Lindskov
planarkitekt