

## Detaljplan för Forskaren 2 i Lund, Lunds kommun

### BAKGRUND OCH SAMMANFATTNING

---

Detaljplaneprocessen regleras i plan- och bygglagen och syftar till att pröva om ett givet förslag till markanvändning är lämpligt. I processen ska allmänna och enskilda intressen vägas mot varandra. Under samråds- och granskningskedet ges möjlighet att skriftligen yttra sig. I detta dokument, granskningsutlåtande, redovisas en sammanfattning av de synpunkter som inkommit i samråds- och granskningskedet. Synpunkterna finns i sin helhet på stadsbyggnadskontoret. Stadsbyggnadskontorets kommentarer och ställningstagande redovisas i kursiv stil efter varje yttrande.

#### ***Samråd***

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

#### ***Granskning***

Enligt byggnadsnämndens beslut har rubricerad detaljplan, upprättad 2019-02-01, hållits tillgänglig för granskning under tiden 13 mars – 10 april 2019, samt remitterats till berörda myndigheter, nämnder m fl.

#### ***Betydande miljöpåverkan***

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning om att planen inte innebär betydande miljöpåverkan.

#### ***Samlad bedömning***

Under planprocessen har bland annat dagvatten, riskfrågor, trafik och ledningar föranlett korrigeringar på planhandlingarna. Det har påtalats vikten av att Scheelevägens anslutningar är välfungerande och kan hantera morgondagens trafik. Detta har tillgodosetts genom säkerställande av utökad utrymme för eventuella cirkulationsplatser.

### YTTRANDEN

#### ***Myndigheter, statliga verk m fl***

#### **Länsstyrelsen Skåne**

Yttrande i samråd (aktbilaga 34)

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

Länsstyrelsen vill uppmuntra till att redan i detaljplanprocessen 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.*

Yttrande i granskning (aktbilaga 65)

Inget att erinra

#### **Region Skåne**

Yttrande i samråd (aktbilaga 27)

Inget att erinra

Yttrande i granskning (aktbilaga 61)

Inget att erinra

#### **Trafikverket**

Yttrande i samråd (aktbilaga 28)

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 granskningskedet.*

Yttrande i granskning (aktbilaga 64)  
Inget att erinra

### **Nämnder och styrelser**

#### **Kommunstyrelsen**

Yttrande i samråd (aktbilaga 22-23)

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.*

### **Tekniska nämnden**

Yttrande i samråd (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.*

Yttrande i granskning (aktbilaga 62)

Planbeskrivningen behöver kompletteras med en mer utförlig genomförandebeskrivning om att exploateringsavtal ska tecknas samt det huvudsakliga innehållet i detta. Exploateringsavtalets konsekvenser behöver redovisas. Bland annat ska exploatör betala

medfinansieringsersättning för ny anslutning till E22. Överenskommelse om spårvägsbidrag är tidigare tecknat och exploateringsavtalet ska reglera kostnadsfördelning för utbyggnad av de allmänna anläggningar som detaljplanen har nytta av. De allmänna platser som fastighetsägaren till Forskaren 2 ska bidra ekonomiskt till är i aktuellt fall belägna utanför detaljplaneområdet. Det rör sig om allmänna platser längs Emdalavägen, Ideontorget samt åtgärder längs Ideongatan. Kontroll behöver göras så att eventuella kapacitetshöjande åtgärder för biltrafiken får plats på allmänna ytor.

#### *Kommentar*

*Inför granskning så har anslutningspunkterna mot Scheelevägen analyserats så de kan inrymma kapacitetshöjande åtgärder, exempelvis cirkulationsplatser.*

*Planbeskrivningen har uppdaterats för att tydligare belysa de frågor som tas upp i exploateringsavtalet.*

### **Miljönämnden**

Yttrande i samråd (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 Fäladen 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 Trivektor 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 det inte reglerats i detalj var 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 m<sup>3</sup> måste säkerställas inom fastigheten.*

Yttrande i granskning (aktbilaga 67)

Miljöförvaltningen framhåller vikten av att även redovisa effekter av ett 100-års regn i skyfallshanteringen.

*Kommentar*

*Stadsbyggnadskontoret noterar men delar inte miljöförvaltningens synpunkter. Stadsbyggnadskontoret bedömer att den översiktliga skyfallskarteringen inte indikerar att ytterligare redovisning av effekter av ett 100-årsregn avseende skyfallshantering är nödvändig.*

## **Räddningstjänsten Syd**

Yttrande i samråd (aktbilaga 37)

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-, forsknings- 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 exploateringen föranleder utbyggnad av vattensystemet ska detta bekostas av exploatör.*

Yttrande i granskning (aktbilaga 59)

Inget att erinra

#### **VA SYD**

Yttrande i samråd (aktbilaga 32)

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 granskningskedet har en dagvattenutredning utförts.*

*Kapitlet om förutsättningar har kompletterats för att redovisa befintliga ledningssystem. De östra delarna av fastigheten behöver anlägga egna serviser 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.*

#### Yttrande i granskning (aktbilaga 63)

Tvårs över planområdet ligger en privat vattenledning som kan komma att påverkas av utbyggnaden på fastigheten. Hänsyn behöver tas till ledningen för att undvika driftstörningar.

Det finns en fördröjningsvolym för dagvatten under den nordvästliga parkeringsytan i nuläget. Motsvarande fördröjningsvolym behöver kompletteras i dagvattenutredningen eftersom magasinet kommer att försvinna vid utbyggnad enligt planförslaget.

#### *Kommentar*

*Flytt av ledningar och de ombyggnadsåtgärder som krävs för planens genomförande ska ske med varsamhet för att minimera påverkan och störning på omkringliggande ledningsnät.*

*Fastighetens storlek gör att dagvattenhanteringen bedöms som möjlig även om den inte tagit i beräkning den magasinvolym som byggs bort under parkeringen. Det hade varit önskvärt att magasinvolymen redovisats i dagvattenutredningen till granskningskedet, men det är inte en faktor som i detta fall bedömts svårhanterlig.*



### ***Ledningsrättshavare m fl***

#### **Kraftringen**

Yttrande i samråd (aktbilaga 22)

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 Emdalavägen och servisledningar till befintliga byggnader kan bli aktuella att flytta. Flytt av ledningar bekostas av exploitör.

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 exploitör.*

Yttrande i granskning (aktbilaga 60)

Ett genomförande av planen innebär att Kraftringens anläggningar för el, fiber, fjärrvärme och fjärrkyla påverkas. Flytt eller ombyggnad av Kraftringens anläggningar kan inte ske förrän nya lägen anvisats/överenskommit som fungerar ur ett tekniskt perspektiv. De nya byggnaderna som placerats mellan befintliga volymer innebär tekniska utmaningar för den framtida energiförsörjningen av byggnadsbeståndet på fastigheten. Det är angeläget att Kraftringen och exploitören snarast tar fram lösningar för placeringen av energiinfrastrukturen. När nya lägen överenskommit kan befintliga ledningar flyttas och inskrivningen tas bort.

Om den nordliga fjärrvärmeledningen ska ligga kvar bör detaljplanen kompletteras med ett u-område på kvartersmark. Det bör även tecknas ett markupplåtelseavtal med markägaren. Om ledningen ska flyttas ut i Emdalavägen behövs inte detta. Funktionen på ledningen behöver fortgå oavbrutet. Om Forskaren 2 ska indelas i flera fastigheter behöver markupplåtelseavtal tecknas för ledningar som enbart passerar respektive fastighet.

#### *Kommentar*

*Stadsbyggnadskontoret noterar Kraftringens synpunkter.*

*Plankartan har kompletterats med ett u-område på befintlig pricksmark där ledningen är förlagd i dagsläget. Om ledningen ska flyttas bekostas detta av exploitör och överenskommelse med Kraftringen om det nya*

*läget måste ske. Sannolikt kan ledningen då flyttas till Emdalavägens södra kant på kommunal mark.*

*Övrig ledningsomläggning får ske i samråd mellan exploatör och Krafteringen.*

### **TeliaSonera Skanova Access AB**

Yttrande i samråd (aktbilaga 37)

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.*

### **Organisationer och föreningar**

#### **Wihlborgs AB via VD Anders Jarl**

Yttrande i samråd (aktbilaga 29)

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.*

Yttrande i granskning (aktbilaga 66)

Det är av vikt att trafikalstringen från alla nybyggnationer och förtätningar i Ideon vägs samman när nya trafiklösningar planeras. In- och utfarterna mot Scheelevägen kan bli belastade i och med denna utveckling. En besvärligare trafiksituation riskerar att driva bort näringslivet till förmån för områden där trafiksituationen fungerar på ett bättre sätt.

*Kommentar*

*Stadsbyggnadskontoret noterar Wihlborgs synpunkter. En kapacitetsförstärkning av Scheelevägen har analyserats och kan komma att krävas i framtiden om belastningen anses särskilt besvärande.*

### **Baxter Healthcare**

Yttrande i samråd (aktbilaga 31)

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 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 orimlig 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**

Yttrande i samråd (aktbilaga 33)

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 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**

Yttrande i samråd (aktbilaga 35)

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. Parkerings garaget 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**

Yttrande i samråd (aktbilaga 36)

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**

Under planprocessen har bland annat dagvatten, riskfrågor, trafik och ledningar föranlett korrigeringar på planhandlingarna. Det har påtalats vikten av att Scheelevägens anslutningar är välfungerande och kan hantera morgondagens trafik. Detta har tillgodosetts genom säkerställande av utökat utrymme för eventuella cirkulationsplatser.

Efter genomförd granskning har nedanstående redaktionella ändringar gjorts. Ingen av dessa ändringar frångår detaljplanens huvuddrag i granskningsskedet eller påverkar tidigare gjorda avvägningar mellan enskilda och allmänna intressen. Ändringarna anses inte väsentliga och någon ny granskning har inte bedömts som nödvändig. Den samlade bedömningen är att planens genomförande inte bedöms medföra någon olägenhet i den mening som avses i PBL kap 2 § 9.

#### Plankarta:

Efter granskning har plankartan kompletterats med ett u-område på befintlig prickmark längs Emdalavägen i norr. Detta ger en möjlighet att ha kvar nuvarande fjärrvärmeledning i sitt ursprungliga läge.

På den centrala parkytan tillåts endast att en paviljong i två våningar uppförs. Den prickmark som fanns på ytan var motsägelsefull till detta ändamål och togs bort.

#### Planbeskrivning:

Förtydligande kring exploateringsavtalets innehåll har infogats.

Stadsbyggnadskontoret bedömer planförslaget är redo att antas. Antagande sker i byggnadsnämnden.



GRANSKNINGSUTLÅTANDE  
2019-10-04

14 (14)  
PÄ 01/2014a

STADSBYGGNADSKONTORET I LUND

Ole Kasimir  
Planchef

Christoffer Lindskov  
planarkitekt