



GRANSKNINGSHANDLING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för fastigheten Lockarp 31:1 m.fl. i Lockarp i Malmö

Innehållsförteckning

SAMRÅDSREDOGÖRELSE	1
Kapitel 1 - Inledning	2
Hur samrådet bedrivits	2
Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	3
Myndigheter.....	3
Kommunala och regionala organ	11
Övriga remissinstanser.....	20
Sakägare enligt fastighetsförteckning	21
Övriga, ej sakägare	23

Kapitel 1 - Inledning

Hur samrådet bedrivits

Stadsbyggnadsnämnden tog beslut om samråd den 8 december 2020.

Samrådstiden var 11 januari – 21 februari 2021. Planförslaget skickades för samråd till remissinstanser och sakägare. Planförslaget var tillgängligt för kännedom på www.malmo.se samt i stadshusets foajé.

Samrådsmöte om planförslaget hölls den 19 januari 2021. Mötet utlystes genom följebrev. På mötet deltog 14 personer, varav 7 män och 7 kvinnor.

Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Följande sammanställning redovisar synpunkter som har kommit in under samrådet. Personnamn anges inte. Stadsbyggnadskontorets kommentarer redovisas i kursiv stil.

Myndigheter

Länsstyrelsen, diarienummer SBN-2019-114-71:

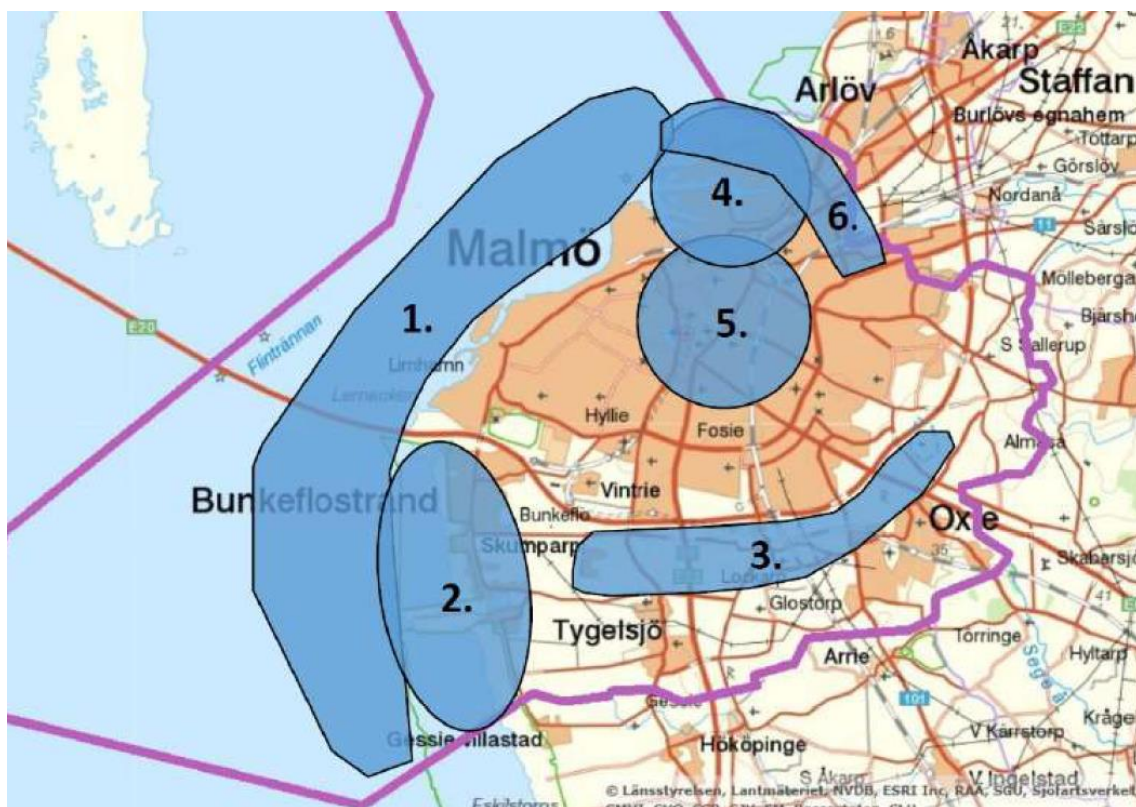
Länsstyrelsens formella synpunkter

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen.

Riksintresse Kulturmiljövård 3kap. 6 § MB

Länsstyrelsen menar att planhandlingen innehåller felaktigheter gällande riksintresse för kulturmiljövården.

Av planbeskrivningen framgår att planförslaget är upprättat i enlighet med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen. Länsstyrelsen skrev i sitt granskningsyttrande till ÖP 2018 att *"Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att riksintresse för kulturmiljövård inte tillgodoses inom område 3. Utanför Yttre Ringvägen"*. Med hänvisning till nedanstående karta:



Även i det pågående översiktsplanarbetet, Översiktsplan för Malmö översyn 2019 - 22, skrev Länsstyrelsen i sitt samrådsyttrande att det finns det möjliga intressekonflikter mellan exploateringsintressen och kulturvården i översiktsplanen. Exempelvis kan förslaget industriområde väster om Oxie påverka riksintresse Foteviken-Glostorp [M128].

Länsstyrelsen delar inte kommunens uppfattning om att det inte uppstår en betydande miljöpåverkan med hänvisning till inverkan på riksintresse för kulturmiljövården Foteviken-

Glostorp [M128]. Riksintresset motiveras av ”*vidsträckt öppen slättbygd utmed Öresundskusten med förhistorisk bruknings- och bosättningskontinuitet med talrika och landskapsdominerande fornlämningsmiljöer samt flera kyrkbyar.*” Planområdet ligger i nära Lockarps kyrkby i ett fornlämningsstätt område. Det tillhör även den öppna slättbygd som omger Malmö.

Påverkan på riksintresse för kulturmiljövården behöver tydligt redovisas i detaljplanen. I synnerhet då planområdet ligger inom en del där riksintresset smalnar av vilket innebär att det finns risk för att det upplevs som att exploateringen skär av riksintresset i två delar. Även om området ligger mellan två järnvägar är dessa i marknivå och ger en annan inverkan på landskapsbilden än storskaliga industribyggnader. Länsstyrelsen kan utifrån planhandlingarna inte utesluta att påtaglig skada på riksintresse för kulturmiljövården kan uppstå. **(1)**

Övrigt

Länsstyrelsen var under översiktsplanprocessen 2018 överens med kommunen att Länsstyrelsen såg som framkomligt att exkludera de delar av riksintresset som ligger innanför Yttre Ringvägen, men att en sådan ändring ligger utanför Länsstyrelsens rådighet och kräver beslut från Riksantikvarieämbetet, eftersom förändring påverkar namngivna delar av riksintressets uttryck. Det föreslagna planområdet ligger utanför Yttre Ringvägen och berörs inte av den diskussionen.

Riksintresse Kommunikationer 3kap. 8 § MB – Kontinentalbanan och Ystadbanan

Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget berörs av riksintresse för kommunikationer kap 8§ miljöbalken - järnväg (Kontinentalbanan och Ystadbanan). Planhandlingarna refererar till dessa riksintressen som Kontinentalbanan och Öresundsbanan.

Områden som är av riksintresse för kommunikation ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Planhandlingarna nämner inte riksintresset och därför saknas en redovisning av hur riksintresset berörs av planförslaget.

För riksintresse för kommunikation är funktionerna särskilt utpekade och det markanspråk det kräver. Länsstyrelsen menar att planbeskrivningen behöver kompletteras med en sådan redovisning för att Länsstyrelsen ska kunna ta ställning till planförslagets påverkan på riksintresset. Av redovisningen ska framgå bland annat hur planförslaget påverkar drift- och underhållsåtgärder, bärighet, behov av klimatanpassningsåtgärder, buller, vibrationer och risk i förhållande till transport av farligt gods. Länsstyrelsen vill särskilt uppmärksamma att värdena bör bedömas utifrån riskhänseende gentemot riksintresset som bussdepån har på omgivningen. Farligt gods och persontrafik ska kunna framföras på Kontinentalbanan och Ystadbanan (se vidare under rubrik *Risk för olyckor*). **(2)**

Det är vidare angeläget att ta med den omgivningspåverkan som riksintressets funktioner kan antas medföra och som därför måste beaktas. Konsekvenserna av förändringar intill järnvägsnätet måste redogöras för och om planförslaget på något sätt hindrar eller påtagligt försvårar skötsel av anläggningen. **(3)**

Länsstyrelsen anser även att erosionsproblematiken behöver utredas i granskningskedet eftersom det anges i planbeskrivningen att: ”*Erosionsproblem har förekommit i slänterna mot den nedsänkta järnvägen i väster vid kraftig nederbörd.*” Av planhandling utläses att tex en dagvattendamm avses placeras direkt angränsande slänten. Riksintresset kan påverkas negativt om släntstabiliteten i konstruktionen för järnvägsbank försämras av åtgärder inom planområdet. **(4)**

Miljö kvalitetsnormer för vatten och risk för översvämning

Kommunen behöver förtydliga hur dagvattenhanteringen ska ske för att säkerställa att miljö kvalitetsnormerna kan följas. Länsstyrelsen konstaterar av samrådsunderlaget saknar utredning och åtgärder avseende hantering av spill-, dag och skyfallsvatten inklusive föroreningar och att miljö kvalitetsnormer för vatten befaras bli förorenat p.g.a. den verksamhet som ska etableras med tvätt av bussar, stora ytor som generar dagvatten. Eventuellt kommer det att finnas behov av lokalt omhändertagande av dagvattnet eftersom området inte inkluderas av utbyggt verksamhetsområde, varken för spill, dricks- eller dagvatten. Tillgången till infiltrationsyta anges dessutom vara begränsat enligt handlingarna: *"Planområdet består till största delen av lerig morän förutom i sydöstra hörnet där marken består av sand. Den enda delen av området som lämpar sig för infiltration är därmed det sydöstra hörnet."*

Länsstyrelsen kan konstatera att det inte framgår var eller hur man ska innehålla miljö kvalitetsnormer för vatten och att detta måste framgå tydligt i granskningskedet. **(5)**

Vattenförsörjning, spillvatten och grundvatten

Det anges i samrådshandlingen att *"Planområdet ligger utanför VA Syds verksamhetsområde för dricks- och spillvatten. Hantering av spillvatten ska utredas som en del av den VA-, dagvatten- och skyfallsutredning som ska tas fram till detaljplanens granskningskede."*

Länsstyrelsen förutsätter att verksamhetsområdet för spill- och processvatten byggs ut som en förutsättning för att planen ska kunna tas fram till ett granskningskede. I planområdet finns grundvattenförekomsten för dricksvatten, SV Skånes kalkstenar (SE615989-133409). Länsstyrelsen menar också att det behövs en utredning angående grundvattnet för att visa att dagvattensituationen med aktuell infiltrationskapacitet varken påverkar kvalitet eller kvantitet gällande grundvattnet.

Länsstyrelsen vill informera att beroende på hur dagvatten kommer att hanteras inom planområdet samt beroende på vilka arbeten som utförs i anläggningskedet, t.ex. om det krävs bortpumpning av grundvatten, kan åtgärderna utgöra en vattenverksamhet.

Då det finns misstanke om föroreningar inom planområdet är det lämpligt att kommunens miljönämnd, som är tillsynsmyndighet för dagvatten, deltar i planläggningen så att dagvattenhanteringen sker där det är lämpligt samt att det tillgodoses att de försiktighetsmått som behövs är förenliga med planen.

Eventuella nödvändiga planbestämmelser ska regleras på plankartan. Det ska av planhandlingarna framgå om genomförandet av detaljplanen kan orsaka en försämring av statusen för en vattenförekomst, eller äventyra uppnåendet av god status/god potential hos en vattenförekomst.

Länsstyrelsen efterfrågar hur bussdepå löser god tillgång på släck-/kylvatten samt hur släckvatten kommer omhändertas vid eventuell brand. Detta har även koppling till att miljö kvalitetsnormer för vatten kan innehållas. **(5)**

Hälsa och säkerhet – buller

Länsstyrelsen anser att även att egenskapsbestämmelsen SKYDD ska villkoras med 4kap 14 § 2 PBL för att säkerställa att buller innehålls. Länsstyrelsen saknar ett säkerställande av den bullervall som avses krönas med ett bullerplank. Vallen behöver säkerställas med både till höjd till det markanspråk vallen står i behov av och förses med villkor enligt 4 kap 14 § 2 PBL.

Länsstyrelsen anser såsom kommunen själv bedömt att bullerutredningen måste kompletteras då den inte beaktat konsekvenserna av att ta upp en öppning i den befintliga bullervallen och hur den befintliga bostadsbebyggelsen påverkas utifrån detta. Den befintliga bullervallen har fastslagits i Dp 4893. **(6)**

Hälsa och säkerhet - markföroreningar

Av planhandlingarna framgår att utredning av eventuella markföroreningar ska göras. Länsstyrelsen förutsätter att detta görs i det fortsatta arbetet, då det är en del av bedömningen av markens lämplighet, och att förekomsten av eventuella föroreningar hanteras i detaljplanen. Om marken visar sig vara förorenad ska kommunen bedöma om någon efterbehandlingsåtgärd kan säkerställa att marken blir lämplig för det föreslagna ändamålet. Markens lämplighet kan säkerställas antingen genom att avhjälpandeåtgärder genomförs innan planen antas eller genom villkorat bygglov enligt PBL 4 kap. 14§. **(7)**

Hälsa och säkerhet - risker för olyckor

Länsstyrelsen saknar riskbedömning av bussdepåns påverkan på riksintresse för kommunikation – Kontinentalbanan och Ystadbanan. Av planhandling framgår att explosionsrisk innebär att det är svårt att släcka brinnande gas-eldrivna bussar dels till följd av att explosionsrisk föreligger men även att batterikemin ställer särskilda krav på släckinsats samt att det finns risk för dominoeffekt som leder till totalskada på samtliga bussar i raden. Länsstyrelsen anser att svårsläckt brand kan få långvariga konsekvenser avseende trafikrörelserna på Kontinentalbanan/Ystadbanan.

Länsstyrelsen menar därför att riskutredningen även behöver ta hänsyn de risker som bussdepån har på järnvägen. Händelseförlopp vid brand från bussdepån kan innebära kumulativ risk kopplat farligt godstransporter på järnväg. I detta behöver tex människors hälsa och säkerhet för den persontrafik vägas in. Sammantaget har detta även betydelse för riksintresse för kommunikationer – Kontinentalbanan och Ystadbanan. Länsstyrelsen menar att eventuellt behov av åtgärder för att hantera riskerna mellan bussdepå och Kontinentalbanan/Ystadbanan i händelse av brand i parkerade bussar och säkerställas på plankartan. **(2)**

Länsstyrelsen kan inte utläsa om gasledning inom planområdet avses förstärkas även utanför planområdet. Länsstyrelsen menar att en redogörelse behövs om hur de byggnadsfria avstånden i plankarta påverkas om uppklassning av gasledning inte genomförs utanför planområdet. **(8)** Länsstyrelsen efterfrågar motivering till att kompressorstation med brandfarlig gas kan placeras 25 meter från Kontinentalbanan. **(9)**

Länsstyrelsen konstaterar att planhandlingen inte redogör för individrisk för de som arbetar i depåbyggnaden. Depåbyggnaden är inte definierad i plankarta. Plankartan möjliggör därför att depåbyggnad placeras cirka 20 meter från spårrområde österut mot Kontinentalbanan och har byggrätt ända ut till Öresundsbanan. Riskaspekter behöver beaktas och redogöras för både för de som vistas i depåbyggnad gentemot farligt gods som förs fram på järnvägen men även för de risker som härrör från bussdepån som kan påverka människors hälsa och säkerhet. **(10)**

Risker - elektromagnetiska fält och transformatorstationer

Länsstyrelsen noterar att bussdepån kommer vara avhängig ett eller flera mottagningsställverk för el. Länsstyrelsen saknar redogörelse för var dessa avses placeras och om dessa kan påverka omkringliggande bostadsbebyggelse. Kommunen avser att bedöma alstringen av elektromagnetiska fält inför granskningsskedet. Länsstyrelsen bekräftar behov av en sådan bedömning. Om utredning konstaterar att ett visst avstånd måste hållas till bostäder behöver detta säkerställas med bestämmelser i plankarta. Risken för brand och explosion i ställverk behöver också vägas in. **(11)**

Hälsa och säkerhet – vibrationer

Planhandling redovisar vibrationer som kan alstras från bussdepån i förhållande till befintliga bostäder. Länsstyrelsen menar att är lämpligt att den sammantagna situationen från vibrationer från bussdepå och järnväg bör göras. Länsstyrelsen menar att planhandling behöver redogöra för om riktvärdet innehålls utifrån variabeln Maximal vibrationsnivå, mm/s vägd RMS inomhus; Bostäder 0,4 mm/s⁸. **(12)**

Länsstyrelsens rådgivning

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens rådgivningsuppdrag enligt 5 kap. plan- och bygglagen.

Strategisk miljöbedömning

Med tanke på att det finns så pass omfattande frågor som är oklara i samrådsskedet samt med hänvisning till länsstyrelsens granskningsyttrande vad gäller riksintresse för kulturmiljö rekommenderas att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tas fram. MKB:n bör särskilt fokusera på de kumulativa effekterna gällande risk och åtgärder för att hantera dessa samt konsekvensbeskriva påverkan på riksintresse för kulturmiljö. **(1)(2)**

Lämplig markanvändning (2 kap. PBL)

Enligt 2 kap. 2 § PBL ska mark- och vattenområden användas för det ändamål som områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov. Länsstyrelsen menar att planförslaget har p.g.a. Länsstyrelsens synpunkter i granskningsyttrande inte kunnat visa i översiktsplanen att platsen är lämplig för nu föreslaget ändamål. Vidare konstaterar Länsstyrelsen att planförslaget medger en arbetsplats för ca 700 - 900 personer till en plats med begränsade möjligheter till pendlingsresor utan egen bil. Närmsta busshållplats med ordinarie busstrafik ligger 1,9 km till planområdet.

Området kan enligt planhandlingarna inte anslutas till fjärrvärmeverk och elförsörjning är inte klar i samrådsskedet dessutom avses planområdet inte ingå i verksamhetsområde för dricks-spill- och dagvatten. Sammantaget behöver kollektivtrafik- och teknisk försörjning vägas in i lämplighetsbedömningen. **(13)(14)**

Brukningvärd jordbruksmark

Enligt 3 kap. 4 § Miljöbalken får brukningsvärd jordbruksmark tas i anspråk för bebyggelse eller anläggningar endast om det behövs för att tillgodose väsentliga samhällsintressen och detta behov inte kan tillgodoses på ett från allmän synpunkt tillfredsställande sätt genom att annan mark tas i anspråk. Det ligger i Länsstyrelsens uppdrag att verka för att nationella mål får genomslag. Detta har bl.a. inneburit ett tydligt ställningstagande för en begränsad exploatering av jordbruksmark, samt ett mer effektivt utnyttjande av den mark som ändå exploateras. Länsstyrelsen menar att exploatering av jordbruksmark ska ses i ett större sammanhang. Länsstyrelsen anser att handlingarna inte tillräckligt motiverat behovet av att ta jordbruksmark i anspråk relaterat till bestämmelserna i miljöbalken. **(13)**

Information om biotopskydd

Länsstyrelsen utläser att det finns en poppelallé som omfattas av biotopskydd då den står i anslutning till öppen mark.

Länsstyrelsen anser att i första hand bör ett biotopskyddsområde skyddas i detaljplan genom att läggas inom allmänplatsmark med planbestämmelsen NATUR. Observera att planbestämmelsen ska ge biotopskyddsområdet ett fullgott skydd så att biotopens värde kan bevaras i så stor utsträckning det är möjligt och att den fortsättningsvis kan fylla funktioner inom planområdet. Avseende tex alléer, är det inte enbart träden i allén som omfattas av biotopskyddet. Även markområdet kring träden, minst motsvarande omfånget av trädkronorna, omfattas.

Eventuella dispensansökningar bör göras tidigt i processen eftersom utfallet kan påverka detaljplanens utformning. Länsstyrelsen får, om det finns särskilda skäl i det enskilda fallet, medge undantag från förbudet. Om särskilda skäl föreligger att medge dispens, kan kompensationsåtgärder som innebär att olika biotoper nyskapas i viss mån utgöra ersättning för den biotop som skadas av åtgärden. **(15)**

Information om fornlämningar

Länsstyrelsen har kunskap om att en avgränsande förundersökning är genomförd och en fördjupande förundersökning är på planeringsstadiet, och ska enligt planen genomföras till hösten 2021. **(16)**

Råd om planförfarande

Länsstyrelsen påminner om att det av planbeskrivningen enligt 4 kap. 33§ ska framgå om planen avviker från översiktsplanen, på vilket sätt den i så fall gör det och skälen för avvikelserna. Länsstyrelsen vill i detta sammanhang erinra om att länsstyrelsens granskningsyttrande enligt 3 kap. 20§ gäller tillsammans med översiktsplanen. För planer som inte är förenliga med översiktsplanen eller länsstyrelsens granskningsyttrande ställer PBL krav på utökad förfarande och att det av kungörelse ska framgå om förslaget avviker från översiktsplanen eller länsstyrelsens granskningsyttrande. **(17)**

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende riksintresse för kulturmiljö och riksintresse för kommunikationer, miljö kvalitetsnormer för vatten, risk för översvämning, hälsa och säkerhet – buller, markföroreningar och risker för olyckor, elektromagnetiska fält och transformatorstationer och vibrationer varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11§§ PBL.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Stadsbyggnadskontoret låtit utföra en miljökonsekvensbeskrivning (Tyréns, 2022-11-11). Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen har samrått med länsstyrelsen 2022-03-31.*

Miljökonsekvensbeskrivningen bedömer att planförslaget medför måttliga till stora negativa konsekvenser för riksintresset M 128, Foteviken – Glostorp

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplaneförslagets påverkan på de kulturvärden som finns i och i anslutning till detaljplanområdet innebär måttliga negativa konsekvenser för riksintresset M128 Foteviken - Glostorp. Stadsbyggnadskontoret bedömer också att detaljplaneförslaget inte medför risk för påtaglig skada på riksintresset.

Planbeskrivningen redogör för miljökonsekvensbeskrivningens bedömning och stadsbyggnadskontorets bedömning avseende detaljplaneförslagets påverkan på riksintresset M128 Foteviken – Glostorp.

2. *Miljökonsekvensbeskrivningen bedömer att påverkan på riksintressena för kommunikation är acceptabla, under förutsättning att samtliga riskreducerande åtgärder som föreslås i riksutredningen (Afrý, 2022-09-29) vidtas.*

Stadsbyggnadskontoret bedömer att påverkan på riksintressena för kommunikation Ystadbanan och Godsstråket genom Skåne är acceptabla, förutsatt att de riskreducerande åtgärderna som regleras i plankartan, beskrivs i planbeskrivningen och beskrivs i riskutredningen (Afrý 2022-09-29) vidtas.

3. *Servitutet 09/53.1 avser rätt att avverka och röja träd och buskage omkring Kontinentalbanan för att skydda spåraneläggningen och järnvägsdriften.*
4. *Planområdets geotekniska förutsättningar har utretts översiktligt (Ramböll, 2020-05-11). Utredning visar att det inte finns några geotekniska hinder för att uppföra den planerade depån. Eftersom planområdets utbredning har ändrats sedan samrådet, tillhör området där erosionsrisk kan förekomma inte längre planområdet.*

Behovet av klimatanpassningsåtgärder har utretts inför planens granskning (Afrý, 22-04-01). Utredningen visar att kvartermarken i planområdet kan hantera sitt eget skyfallsvatten och dagvatten utan att riksintressena för kommunikationer påverkas.

5. Påverkan på vattenkvalitet har utretts inom planarbetet (Afry, 2020-03-17, Afry, 2020-10-05 och Afry, 22-04-26).

Utredningarna visar att dagvattnet måste renas inom planområdets kvartersmark för att inte försämra Sege ås möjligheter att uppnå satt miljö kvalitetsnorm eller god ekologisk och kemisk status.

Utredningarna bedömer att bussdepån inte riskerar att äventyra möjligheten för sydvästra Skånes kalkstenar att uppnå satt miljö kvalitetsnorm eller god ekologisk och kemisk status.

Vattenförsörjning och spillvatten har utretts (Afry 2022-04-26).

Fastigheterna Lockarp 27:19 och 27:20 ligger inom VA Syds verksamhetsområden för färskvatten och spillvatten men inte dagvatten. I övrigt ligger planområdet utanför VA Syds verksamhetsområden. Del av Lockarpsvägen, intill planområdet, ligger inom VA Syds verksamhetsområden för färskvatten och spillvatten. Fastigheten Lockarp 27:33, norr om planområdet, ligger inom VA Syds verksamhetsområden för dagvatten, spillvatten och färskvatten. Varken Lockarpsvägen eller fastigheten Lockarp 27:33 ligger inom planområdet.

Anslutning av spillvatten och färskvatten till byggnad kan ske till befintliga ledningar i Lockarpsvägen. Avlopp från verkstad och tvätt av bussar ska gå genom tvätt- och avskiljningsanläggningar innan det leds till spillvattennätet.

Det finns inte tillräcklig kapacitet i VA Syds ledningar för att försörja bussdepån med vatten för brandbekämpning. Det betyder att bussdepån kan komma att behöva tillhandahålla sitt eget vatten för brandbekämpning.

6. En bullerutredning har utförts (Efterklang 2022-11-30).

Bullerutredningen redovisar beräknade bullernivåer vid fasad och på bostadsgårdar. Eftersom de närliggande bostäderna är befintliga och bussdepån inte är tagen i bruk, är det inte möjligt att beräkna eller på annat sätt utreda bullernivåerna inomhus i bostäderna.

Bullerutredningen redovisar förslag för avskärmning av buller. Enligt förslaget kan verksamhetsbuller avskämmas med en kombination av bullerskyddsvall och bullerskyddsplank längs Lockarpsvägen och fastigheten Lockarp 27:18, och ett system av absorberande skärmar vid tvätthallens portar.

Eftersom det inte är möjligt att reglera systemet av absorberande skärmar vid tvätthallens portar i detaljplan, och eftersom det inte är möjligt att beräkna bullernivåerna inomhus i bostäderna, bedömer stadsbyggnadskontoret att bulleravskärningsåtgärdernas typ och utformning måste fastställas i projekteringen snarare än i detaljplanen. Därför omfattar detaljplanen inte krävande bestämmelser om bulleravskärningsåtgärdernas typ och utformning.

På grund av förändringar i planförslaget efter samrådet är varken egenskapsbestämmelsen SKYDD eller den omtalade öppningen i bulleravskärmningen aktuella.

7. Befintliga markföroreningar i planområdet har utretts (Ramböll 2021-01-27, Afry 2020-10-05 och Ramböll 2020-05-11).

Halter över riktlinjerna för mindre känslig markanvändning har påträffats i planområdet. Föroreningarna beskrivs i planbeskrivningen. Plankartan är försedd med bestämmelsen "Startbesked får inte ges för byggnad förrän markföroreningar har avhjälpits" i egenskapsområdet som möjliggör huvudbyggnad. Det är inte troligt att det kommer att finnas arbetsplatser inomhus i någon annan del av planområdet.

8. Planområdet har minskats efter att samrådet. Planområdet är beläget utanför gasledning. Det kortaste avståndet mellan gasledningen och planområdet är ca 34 meter. Detaljplanen reglerar

dessutom att byggnader avsedda för 20 personer eller fler får inte uppföras närmare än 100 meter från gasledningen.

9. Plankartan reglerar att gaslager eller tankstation för gasbussar inte får finnas närmare än 30 meter från Kontinentalbanans närmaste spårmitt. Bestämmelsen baseras på riskutredningen (Afy 2022-09-29).
10. Plankartan reglerar placeringen av bussdepåns huvudbyggnad till ett specifikt egenskapsområde. Riskutredningen och detaljplanen identifierar beaktar följande skyddsobjekt:
 - Personer inom depåområdet som påverkas av risker för olyckor på närliggande järnväg.
 - Personer inom depåområdet som påverkas av risker för olyckor inom depåområdet.
 - Personer i omgivningen som påverkas av risker för olyckor inom depåområdet.
 - Påverkan på järnväg till följd av olyckor inom depåområdet.

Riskutredningen anger ett antal riskreducerande åtgärder. Riskutredningen bedömer att om de angivna åtgärderna vidtas, så finns det inga hinder ur risksynpunkt att anlägga bussdepån.

11. Plankartan möjliggör transformatorstationer för bussdepåns behov. Transformatorstationernas specifikationer är inte ännu kända. Risker förknippade med transformatorstationer beskrivs i riskutredningen (Afy 2022-09-29).
12. Vibrationsutredningen (Afy 2022-03-31) anger: ”Vibrationsriktvärden både för komfortvibrationer och vibrationer som riskerar skada byggnader anges som ett maximalt tillåtet värde, men inget medelvärde för en större mängd händelser tillämpas, så som görs med exempelvis den ekvivalenta ljudnivån när det handlar om buller. Det blir därför inte aktuellt att lägga ihop vibrationsbidrag från järnvägen med vibrationer från busstrafik.”
13. Bussdepån ska säkerställa en depåkapacitet som klarar den kommande utvecklingen av kollektivtrafiken i Malmö. Samtidigt är bussdepån nödvändig för elektrifieringen av Malmös stadsbussar. Depåkapaciteten och elektrifieringen är avgörande för Malmös möjligheter att uppfylla sina åtaganden i Storstadspaketet inom Sverigeförhandlingen. Malmös åtaganden inom Storstadspaketet innebär bland annat en stor utveckling av kollektivtrafiken och ett bostadsåtagande om cirka 27 000 bostäder.

Storstadspaketets bostadsåtagande innebär att bussdepån bidrar till Malmös bostadspolitiska mål. Satsningen på kollektivtrafik innebär att bussdepån bidrar till Malmös miljömål enligt Miljöprogram för Malmö stad 2021 – 2030.

Möjliga lokaliseringar av bussdepåer i Malmö har utretts (Trivector, 2017-12-11). Utredningen förordar en huvuddepå eller större depå vid trafikplats Lockarp.

Planområdet i Lockarp uppfyller två viktiga kriterier:

- Planområdets storlek säkerställer en depåkapacitet som klarar den kommande utvecklingen av kollektivtrafiken i Malmö.
 - Trafikplats Lockarp kopplar bussdepån direkt till Yttre ringvägen och Arrievägen. Den effektiva kopplingen till Malmös gatunät minskar antalet tomkörningskilometer och risken för stopp eller fördröjningar i busstrafiken.
14. Enligt linjenätsförändringarna 2025 ska busslinje 37 trafikera området. Läget för hållplats är inte fastslaget. Det bli troligen norr om cirkulationsplatsen Lockarpsvägen – Arrievägen eller vid Lockarpsvägen eller Firmagatan inne i verksamhetsområdet.

15. *Biotopskyddsdispens för att ta ner allén gavs av Länsstyrelsen i november 2020. Dispensen är villkorad med att allén ska ersättas. Den ersättande biotopen behöver inte ligga i planområdet.*
16. *En samrådsprocess med Länsstyrelsen Skånes kulturmiljöenhet påbörjades under 2018 med avseende på förekomsten av fornlämningar. Arkeologisk undersökning har utförts t.o.m. steg 3. Steg 4 ska utföras inom fastigheten Lockarp 27:15.*
17. *Planbeskrivningen och kungörelsen har ändrats enligt länsstyrelsens yttrande. Planen handläggs med utökat planförfarande.*

Kommunala och regionala organ

Tekniska nämnden, diarienummer SBN-2019-114-72:

Plankartan

Plangränserna behöver ses över för att inte skapa restytor, exempelvis avseende den del av fastigheten 26:19 som hamnar norr om den nya gatan. **(1)**

Det behöver utredas om de fysiska grävhindren vid U-områdets södra respektive östra gräns skall ingå i planområdet. **(2)**

Trafik

I planbeskrivningen redovisas två alternativ till vägdragning i den norra delen av området. Det är inte bestämt vilket förslag som skall genomföras. Om alternativ B blir aktuellt behöver plankartans omfattning justeras till att även innefatta ny utfart mot Arrievägen (planlagd som GC-väg idag). Den lösning som väljs ska tillgodose gåendes och cyklisters tillgänglighetsbehov till och från området samtidigt som motorfordonstrafik, i synnerhet busstrafik, ska kunna ta sig till och från området på ett sätt som inte skapar olägenheter för varken busschaufförer, boende eller verkande i området eller skapar problem i trafiken. Huruvida den ny tillfartsvägen till området behöver vara allmän eller inte måste också utredas vidare. **(3)**

Planbeskrivningen bör kompletteras med information om att området kommer att trafikeras med en ny busslinje i linjetrafik. Trolig trafikstart är 2025. **(4)**

Behovet av reservinfart/utfart behöver förtydligas och motiveras bättre. Reservinfarten/utfarten, så som den är planerad idag, påverkar de gröna värdena och de boende i området. **(5)**

I figur 2 på sidan 6 i planbeskrivningen finns ett läge för busshållplats i linjetrafik inritad. Hållplatsen är placerad inom kvartersmarken. Det är mycket otydligt vad denna hållplats kommer att ha för funktion och om den skall vara allmänt tillgänglig. **(6)**

Buller

Det är oklart om bullerskyddet längst den nya tillfartsgatan är med i bullerberäkningen. Enligt plankartan ska ett bullerskydd på 2 m anläggas längst hela gatan på den norra och östra sidan. I bullerkartorna på sidorna 22 och 23 (figur 10 och 11) verkar det inte som detta skydd är medtaget. **(7)**

Konsekvenser för fastigheterna

Under ”Konsekvenser för fastigheterna” står det att del av fastigheten Lockarp 26:13 avses förvärvas av Malmö kommun för att säljas vidare till byggherren. Detta är felaktigt. **(8)**

Natur

Grönstrukturer kommer att gå förlorade vid aktuell planläggning och det bör på ett tydligare sätt beskrivas hur detta påverkar värden även utanför planområdet och hur det aktuella plan-området är tänkt att koppla till sin omgivning avseende bland annat gröna kopplingar och tillgänglighet.

De befintliga naturvärdena bör beskrivas på ett fördjupat sätt. Det saknas till exempel beskrivningar av vilken hänsyn som skall tas avseende befintliga strukturer såsom vägar, grönska och bebyggelse. **(9)**

Behovet av eventuell vattenverksamhet genom sänkning av grundvattnet kommer att påverka områdets biotoper. Konsekvenserna av detta och eventuell kompensation bör beskrivas. **(10)**

Texten på sidan 8 i planbeskrivningen gällande dispensansökan för att ta ner allén bör uppdateras med att dispensen nu är godkänd. **(11)**

Markmiljö

Texten avseende markmiljön på sidan 16 behöver uppdateras enligt ny information från Fastighets- och gatukontoret. **(12)**

Övrigt

På sidan 27 i planbeskrivningen står det att "Fastigheterna Lockarp 27:15 och 31:1 består av åkermark, 27:20 av en äppelodling, 27:19 av en bostad och 26:13 av en bostad och ett grönsakslager". Byggnaden är idag riven på 27:19 och texten behöver korrigeras avseende detta. **(13)**

1. *Eftersom den nya gatan (tillfartsvägen) har flyttats från fastigheterna Lockarp 8:2 och Lockarp 27:21 till Lockarp 27:33 och detaljplanen Dp 5781, har problemet med restytor eliminerats.*
2. *Planområdet har minskats i granskningsförslaget. Gasledningen ligger nu helt utanför planområdet. Det fysiska grävskyddet är därför inte längre aktuellt.*
3. *Eftersom tillfartsvägen har flyttats från Lockarp 8:2 och Lockarp 27:21 till Lockarp 27:33 och detaljplanen Dp 5781, har de problem som nämns i yttrandet hanterats.*
4. *Planbeskrivningen är uppdaterad enligt yttrandet.*
5. *Reservinfarten har tagits bort till detaljplanens granskning.*
6. *Läget för busshållplats är inte längre med i illustrationsplanen.*
7. *Eftersom tillfartsvägen har flyttats från Lockarp 8:2 och Lockarp 27:21 till Lockarp 27:33 och detaljplanen Dp 5781, har de problem som nämns i yttrandet hanterats.*
8. *Fastigheten Lockarp 26:13 är inte med i planområdet i granskningsförslaget.*
9. *Planförslagets påverkan på natur- och kulturmiljö har utretts (Afy 2020-10-05, Trädkonsult, 2020-03-10, Tyréns, 2022-11-11).*

Planområdet består till största delen av åkermark. Inom Lockarp 27:19 och 27:20 har det funnits en fruktodling. Poppelallén längs 27:20:s södra gräns har sannolikt fungerat som en läplantering för fruktodlingen. Poppelallén omfattas av generell biotopskydd. Inventeringen visar att träden har uppnått sin beräknade livslängd. Biotopskyddsdispens har beviljats av länsstyrelsen. Dispensen är villkorad med att allén ska ersättas. Den ersättande biotopen ska då anläggas i samråd med ekolog för att försäkra att dess naturvärde över tid kommer att bli likvärdigt eller överstiga den befintliga alléns naturvärde. Utöver den biotopskyddade allén bedöms planområdet inte omfattas av några områdesskydd enligt 7 kap. miljöbalken.

Varken arter som omfattas av artskyddsförordningen eller rödlistade arter har noterats i området. De växtarter som finns rapporterade är i hög grad knutna till jordbruksmark, såsom åkerviol, gulsporre, paddfot (NT), vanlig bockrot, femfingerört och färgkulla.

Miljökonsekvensbeskrivningen bedömer att naturmiljö påverkas i så liten omfattning att det inte behöver behandlas i en miljökonsekvensbeskrivning.

10. Påverkan på vattenkvalitet har utretts (Afy 2020-03-17, Afy 2020-10-05, Afy 22-04-26).

Marken i depåområdet kommer till största delen att vara hårdjord. Det medför en minskad potential för grundvattenbildning. Utredningarna bedömer att minskningen är försumbar i relation till grundvattenförekomstens storlek.

11. Planbeskrivningen är uppdaterad enligt yttrandet.

12. En fördjupad utredning av markföroreningar har gjorts enligt information som har tillkommit efter beslutet om samråd (Ramböll 2021-01-27).

13. Planbeskrivningen är uppdaterad enligt yttrandet.

Miljönämnden, diarienummer SBN-2019-114-65:

Miljönämnden anser att det saknas väsentligt underlag, framför allt dagvatten- och skyfallsutredningar, för att kunna ta ställning till planförslaget.

Miljönämndens ställningstagande

Miljönämnden tar inte ställning till förslaget till detaljplan, utan anser att det behöver kompletteras i följande delar:

- Dagvatten- och skyfallsutredningar saknas. Dessa frågor är väsentliga för att kunna bedöma planförslaget. **(1)**
- Markföroreningar behöver utredas vidare. **(2)**
- Den planerade verksamheten är med stor sannolikhet anmälningspliktig enligt miljöprövningsförordningen. I samband med handläggningen av anmälan får miljönämnden skäl att djupare granska buller- samt riskutredningar för att kontrollera att de buller- och riskdämpande åtgärderna är tillräckliga.
- Miljönämnden efterfrågar förtydligande och ändringar i planbestämmelser för att säkerställa att bullernivåer enligt förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader inte överskrider vid närmaste bostäderna. **(3)**
- En planbestämmelse bör införas för att försäkra att den befintliga allén inom området ersätts. **(4)**

Miljönämndens yttrande

Miljönämnden vill framföra synpunkter inom följande områden.

Markföroreningar

Eventuella föroreningar i mark är inte utredda i förhållande till föreslagen markanvändning.

Planbeskrivningen behöver uppdateras i enlighet med nyinkommen information. Till exempel har föroreningar med bekämpningsmedel hittats på fastigheten Lockarp 27:19. Vidare anser miljönämnden att undersökningarna i området behöver kompletteras i enlighet med miljöförvaltningens ärende om förorenade områden för berörda fastigheter (MN-2020-3164). Inte minst behöver provtagning för PCB utföras samt förekomsten av bekämpningsmedel undersökas närmare, då detta potentiellt påverkar exploateringsekonomin. För massor som är förorenade med bekämpningsmedel finns färre mottagningsmöjligheter, vilket ökar kostnaden för masshantering. **(2)**

I tidigare underlag angavs en planerad grundvattenmät punkt för Lockarp 26:13 som sedan strukits. Tidigare ingick även provtagning av grundvatten vid en punkt inom fastighet Lockarp 31:1 och en punkt inom fastighet Lockarp 27:15. I samrådshandlingarna saknas resultat av grundvattenprovtagning och det är därmed oklart om påträffade föroreningar spridits till grundvatten. Vidare saknas information om grundvattnets strömriktning och

därmed kan fortsatt spridning inte bedömas. Miljönämnden anser att resultat från grundvattenprovtagning behöver inkluderas i granskningshandlingarna. **(5)**

Miljöfarlig och störande verksamhet

Bussterminaler, bussgarage och liknande har enligt Boverkets vägledning *Bättre plats för arbete* ett rekommenderat skyddsavstånd på 200 meter till bostäder om inga försiktighetsåtgärder vidtas. Miljönämnden noterar att försiktighetsåtgärder vidtagits på anläggningen vad gäller placeringen av bullerkällor, riskkällor och liknande inom fastigheten. Dessutom planeras en bullervall för att reducera risken för bullerstörningar. Enligt figur 6 är närmaste avstånd till bostäder endast 30–40 meter, men med en bullervall emellan som även kan ha riskreducerande effekt. Planbeskrivningen borde tydliggöra riskerna i förhållande till befintliga bostäder. **(6)**

Den planerade verksamheten är förmodligen anmälningspliktig enligt miljöprövningsföreskriften, se exempelvis verksamhetskod 50.10 för mer än 1000 tvättar av bussfordon per år eller verksamhetskod 50.20 för hantering av mer än 1 miljon normalkubikmeter gas per år. En anmälan av miljöfarlig verksamhet behöver därför skickas in till miljöförvaltningen med en mer utförlig verksamhetsbeskrivning senast 6 veckor innan uppstart. Först därefter kan miljöförvaltningen ta ställning till vilka ytterligare försiktighetsåtgärder som kan bli nödvändiga på anläggningen. Mer information och blankett för anmälan av miljöfarlig verksamhet finns på Malmö stads hemsida.

I samband med handläggningen av anmälan får miljönämnden skäl att djupare granska bullerutredningen för att kontrollera att de bullerdämpande åtgärderna är tillräckliga.

Omgivningsbuller

Bestämmelserna om omgivningsbuller tillämpas men behöver förtydligas. Miljönämnden ställer sig frågande angående bestämmelse 'Skydd' i plankartan. Bestämmelsen lyder 'Bullerskydd med höjden 2 meter över anslutande marknivå ska löpa längs egenskapsområdets hela norra och östra sidor med undantag för mötena med Lockarpsvägen och Firmagatan. Bullerskyddet ska ansluta till intilliggande bullerskydd'. Nämnden undrar varför bullerskyddet på norra sidan av den nya gatan behöver brytas i mötet med Lockarpsvägen. Av illustrationerna i planbeskrivningen framgår att Lockarpsvägen får en ny vändplats på fastigheten Lockarp 27:21. Denna vändplats behöver ligga norr om bullerskyddet och detta skydd behöver ansluta till det bullerskyddet som regleras i plankartan med m₃, i enlighet med illustrationerna i bullerutredningen. Detta för att säkerställa att bullernivåer enligt föreskriften om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216) inte överskrids vid närmaste bostäderna. **(3)**

Miljönämnden har uppmärksammat att det finns ett pågående bygglovsärende hos stadsbyggnadskontoret om att ändra användning av del av fastigheten Lockarp 26:13 från lager till bostad (SBN-2017-003196). I förslaget till detaljplan ingår inte några bostäder inom denna fastighet. Om bostäder skulle tillåtas enligt bygglovsärendet behöver detaljplanen ta hänsyn till detta ur ett bullerskyddsperspektiv. **(7)**

Dagvatten

Dagvattenhantering beskrivs inte tillräckligt i planhandlingarna. Det är oklart om planområdet kommer anslutas till VA Syds verksamhetsområde för dagvatten. Dagvattenutredningar är inte framtagna och planbeskrivningen hänvisar till granskningshandlingar där information ska inkluderas. Miljönämnden kan därför inte ta ställning i frågan. Att dagvatten hantearas optimalt är avgörande i denna plan med tanke på följande aspekter: **(1)(5)**

- Lokaliseringen av planen: planområdet begränsas i söder och öster direkt av järnvägsspår, i söder är spåren nedsänkta. Längre norrut löper yttre ringen, även denna nedsänkt. Det blir därmed svårt att föra bort ytvattnet på ett ordnat sätt.

- Storleken på planområdet: En stor del av planområdet behöver hårdgöras, vilket leder till att stora mängder dag- och skyfallsvatten behöver omhändertas. Planområdet ligger inom avrinningsområde för Risebergabäcken, som är mycket känslig för ökande mängder vatten. Bestämmelsen E2 kräver ett fördröjningsmagasin. Magasinet kommer förmodligen vara en anmälningspliktig verksamhet enligt miljöbalken.
- MKN vatten: planbeskrivningen hänvisar till utredningar angående vattenkvalitet, men redogör inte slutsatserna i utredningarna. Vidare nämner planbeskrivningen att påverkan av miljökvalitetsnormer för grundvatten behöver undersökas om exploatering innebär påverkan på grundvatten. På samma sätt behöver påverkan på miljökvalitetsnormer för ytvatten utredas, särskilt med tanke på planområdets storlek och typ av verksamhet.

Att vänta till granskningsskedet med att ta fram en utredning för VA, dagvatten och skyfallsvatten är sent i processen främst med anledning av att det inte är självklart hur och om dag- och skyfallsvatten kan omhändertas på ett säkert sätt och utan risk för negativ miljöpåverkan. Miljönämnden kommer därmed inte ha möjlighet att inkomma med krav, synpunkter och förbättringsmöjligheter på vattenhanteringen i detta skede. Lämplig dagvattenhantering anses vara en väsentlig aspekt för att kunna fastställa markens lämplighet för ändamålet.

Skyfall

Hantering av skyfall beskrivs inte tillräckligt i planhandlingarna. Frågor om skyfallshantering hänskjuts till granskningshandlingar. Miljönämnden kan därför inte ta ställning till planförslaget. **(1)**

Riksintressen, påverkan på ekologiskt känsliga mark- och vattenområden samt exploatering av jordbruksmark

Planförslaget innebär att jordbruksmark tas i anspråk. Vidare planeras att söka dispens hos länsstyrelsen för att ta ner en biotopskyddad allé. Enligt planbeskrivningen ska allén ersättas med en ny allé eller annan biotop. Miljönämnden anser dock att motsvarande bestämmelse borde införas i plankartan för att säkerställa att detta verkligen sker. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. En dagvatten- och skyfallsutredning har utförts inför granskningen (Afry, 22-04-26). Dagvattenutredningen visar att kvartersmarken i planområdet kan hantera sitt eget skyfallsvatten och dagvatten.
2. En fördjupad utredning av markföroreningar har gjorts enligt information som har tillkommit efter beslutet om samråd (Ramböll 2021-01-27). Halter som överskrider riktvärden för mindre känslig markanvändning har påträffats för vissa föroreningar. Plankartan är försedd med bestämmelsen ”Startbesked får inte ges för byggnation förrän befintliga markföroreningar har avhjälppts” i egenskapsområdet för huvudbyggnaden.
3. En bullerutredning har utförts inför detaljplanens granskning (Efterklang 2022-11-30).

Bullerutredningen redovisar beräknade bullernivåer vid fasad och på bostadsgårdar. Eftersom de närliggande bostäderna är befintliga och bussdepån inte är tagen i bruk, är det inte möjligt att beräkna eller på annat sätt utreda bullernivåerna inomhus i bostäderna.

Bullerutredningen redovisar förslag för avskärmning av buller. Enligt förslaget kan verksamhetsbuller avskärmas med en kombination av bullerskyddsvall och bullerskyddsplank längs Lockarpsvägen och fastigheten Lockarp 27:18, och ett system av absorberande skärmar vid tvätthallens portar.

Eftersom det inte är möjligt att reglera systemet av absorberande skärmar vid tvättballens portar i detaljplan, och eftersom det inte är möjligt att beräkna bullernivåerna inomhus i bostäderna, bedömer stadsbyggnadskontoret att bulleravskärminningsåtgärdernas typ och utformning måste fastställas i projekteringen snarare än i detaljplanen. Därför omfattar detaljplanen inte krävande bestämmelser om bulleravskärminningsåtgärdernas typ och utformning.

4. *Biotopskyddsdispensen för att ta ner poppelallén förutsätter att en ersättande biotop anläggs. Den ersättande biotopen behöver, enligt dispensen, inte anläggas inom planområdet.*
5. *Påverkan på vattenkvalitet har utretts (Afry 2020-03-17, Afry 2020-10-05, Afry 22-04-26). Utbyggnaden av planområdet, med större andel hårdjord yta, bedöms leda till en minskad potential för grundvattenbildning, som en följd av minskad infiltration jämfört med nuvarande situation. Denna minskning bedöms vara försumbar i relation till grundvattenförekomstens storlek. Mindre infiltration av vatten inom planområdet kommer också leda till en mindre risk för spridning av förorening till grundvattnet. Därmed bedöms planförslaget inte äventyra möjligheten för sydvästra Skånes kalkstenar att uppnå den status som vattnet ska ha enligt sin miljö kvalitetsnorm för vare sig kemisk eller kvantitativ status.*
6. *En riskutredning har utförts inför detaljplanens granskning (Afry 2022-09-29) Riskutredningen definierar följande skyddsobjekt:*
 - *Personer inom depåområdet som påverkas av risker för olyckor på närliggande järnväg.*
 - *Personer inom depåområdet som påverkas av risker för olyckor inom depåområdet.*
 - *Personer i omgivningen som påverkas av risker för olyckor inom depåområdet.*
 - *Påverkan på järnväg till följd av olyckor inom depåområdet.**Riskutredningen anger ett antal riskreducerande åtgärder. Riskutredningen bedömer att om de angivna åtgärderna vidtas, så finns det inga hinder ur risksynpunkt att anlägga bussdepån.*
7. *Bygglövsärendet SBN-2017-003196 avskrevs 2021-03-26.*

Kulturnämnden - Malmö Muséer, diarienummer SBN-2019-114-52:

Kulturnämnden anser att exploatering utanför yttre ringvägen i allmänhet påverkar det odlingspräglade kulturlandskapet negativt sett ur ett kultur- och landskapshistoriskt perspektiv.

Det aktuella planområdet är dock beläget i ett område som kringgärdas av järnvägssträckningar åt såväl söder som öster. Planområdet ansluter åt väster och norr till bebyggelse som uppstod i anslutning till Lockarps bageri under främst mitten av 1900-talet. Detta medför att planområdet idag har en begränsad koppling till odlingslandskapet som breder ut sig åt väster, söder och öster. **(1)**

De kulturmiljömässiga värdena inom planområdet är koncentrerade till en trädrad eller allé med poppel i en fastighetsgräns. Bäst för kulturmiljön vore givetvis om denna kan behållas inom planområdet. **(2)**

Dessutom berör planområdet några byggnader med kulturmiljövärden. I den norra delen av planområdet finns en enplans tegelvilla i gult tegel som i byinventeringen anges ha ett kulturmiljövärde. Villan utgör en värdefull exponent för en viktig period i Lockarps historia då bageriet anlades och en del ny bebyggelse uppfördes i dess närhet. Till villan hör också ett uthus med tillbyggd växthusdel. Även detta hus och den tillhörande trädgården med fruktträd har ett kulturmiljövärde.

Inom planområdets västligaste del, som utgör en planerad väganslutning till Firmavägen åt norr, ligger mangårdsbyggnaden till gården Virahill. Bostadshuset anges i byinventeringen

vara av betydande kulturhistoriskt värde och har en intressant arkitektur. Huset är välbevarat och har en tillhörande trädgård med kulturmiljövärden. Som vi uppfattar planförslaget kommer ovanstående bebyggelse att tas bort vid en exploatering av området. Detta är negativt betraktat ur kulturmiljösynpunkt och bör undvikas. **(3)**

Delar av planområdet är beläget inom Riksintresseområde för kulturmiljövården (*M 128 Foteviken-Glostorp*). Viktiga värden för riksintresseområdet är de medeltida bytomtsmiljöerna, med gårdar, gatehus och kyrkor, och de spridda fornlämningsmiljöerna (bl.a. många gravhögar från bronsåldern). Men riksintresseområdets kulturmiljövärde består också av det öppna odlingslandskapet med enskifteskaratär.

I detaljplanen (s. 14) anges att Malmö stad anser att: *”Riksintressets utbredning är omfattande och det är i många delar ett otydligt samband mellan områdets avgränsning och riksintressets värden. Malmö stad ser därför ett behov av att inte bara uppdatera riksintressebeskrivningen, utan även genomföra en översyn av riksintresset i sin helhet.”* I ett granskningsyttrande över översiktsplanen för Malmö stad anger Länsstyrelsen att den delar Malmö stads syn på att riksintresseområdet som helhet på sikt behöver en översyn. Denna bild delas av kulturnämnden. Det finns ett behov av en förtydligad värdebeskrivning och en översyn av riksintresseområdets avgränsning.

I planbeskrivningen (s. 14) anges också att de särskilt värdefulla kulturmiljöerna inom Malmö kommunområde identifieras i det kartmaterial som tillhör översiktsplanen. Inga sådana kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer finns inom detaljplaneområdet. Här vill kulturnämnden förtydliga och tillägga att de särskilt värdefulla kulturmiljöerna som redovisas i översiktsplanen för landsbygdsdelen av kommunområdet till mycket stor del består av miljöer inom de historiska bytomterna. Urvalet har till stor del styrts av den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsen.

Det finns därutöver givetvis landskapsavsnitt med stort kulturhistoriskt värde inom det öppna odlingslandskapet. Det av enskiftet formade odlingslandskapet med dess rätvinkliga vägnät, pilevallar, jordvallar i fastighetsgränser, uppfartsalléer till utflyttade gårdar m.m. har också ett kulturmiljövärde, även om det inte pekas ut som kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer i översiktsplanen. Det är dessa värden i det öppna enskifteslandskapet som betonas i beskrivningen till riksintresset M 128. Det öppna odlingslandskapets kulturmiljövärden påverkas oftast negativt av tätortens bebyggelseexpansion. Kulturnämnden delar dock uppfattningen att detaljplaneområdet inte har så stora kulturmiljövärden att en planerad utbyggnad av bussdepån påtagligt skadar riksintresset för kulturmiljövården. En ytterligare exploatering av tätorten söderut skulle däremot skada kulturmiljövärdena på och kring Lockarps historiska bytomt. **(1)**

1. *Stadsbyggnadskontoret delar Malmö muséer – kulturnämndens bedömning att planområdet har en begränsad koppling till odlingslandskapet och att detaljplaneområdet inte har så stora kulturmiljövärden att en planerad utbyggnad av bussdepån påtagligt skadar riksintresset för kulturmiljövården.*

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplaneförslagets påverkan på de kulturvärden som finns i och i anslutning till detaljplanområdet innebär måttliga negativa konsekvenser för riksintresset M128 Foteviken - Glostorp. Stadsbyggnadskontoret bedömer också att detaljplaneförslaget inte medför risk för påtaglig skada på riksintresset.

2. *Det vore tyvärr omöjligt att planera bussdepåns funktioner kring poppelallén. Biotopskyddsdispens för att ta ner allén har beviljats av länsstyrelsen.*
3. *Fastigheten Lockarp 26:13 ingår inte längre i planområdet.*

VA Syd - avfall, diarienummer SBN-2019-114-57:

Malmö stads kommunfullmäktige antog i december 2020 en ny renhållningsordning (lokala föreskrifter för avfallshantering samt kretsloppsplan). Renhållningsordningen gäller i Malmö från och med 2021-01-01. I planbeskrivningen föreslås den nuvarande texten avseende avfallsplan bytas ut mot Avfallshanteringens ska lösas i enlighet med Renhållningsordning 2021-2030 för Burlövs kommun och Malmö stad. Detsamma gäller hänvisningen under rubrik 5.4, Underlag till planarbetet, rörande kommunala styrdokument.

I övrigt har VA SYD Avfall inga synpunkter på förslaget till detaljplan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planbeskrivningen är uppdaterad enligt yttrandet.

VA Syd – vatten och avlopp, diarienummer SBN-2019-114-54:

Planbeskrivningen

Plankartans bestämmelser, sidan 12: Angående bestämmelsen E2, undrar VA SYD om det ska stå att bussdepan ska hantera sitt eget spillvatten. **(1)**

Planområdet befinner sig utanför verksamhetsområdet för dagvatten, spill och vatten. **(2)** För dagvatten har VA SYD inte för avsikt att upprätta verksamhetsområde i och med detaljplanen. Detta bör framgå i planbeskrivningen. **(3)**

Servisanslutning till spillvattennätet kan ske i Lockarpsvägen, om kapaciteten i VA SYDs ledningsnät är tillräcklig. Vidare utredning, som hänvisas till i detaljplanen, får visa om det är möjligt. **(2)**

VA SYD har inte kapacitet i befintligt dricksvattennät för att försörja verksamheten. Nätet är inte utbyggt för denna typ av industri, utan endast för bostadsändamål. VA SYD kommer därför förmodligen att behöva hänvisa till en anslutningspunkt för vattenservisen, som inte ligger i direkt anslutning till fastighetsgränsen. Vi har ännu inte kunnat anvisa denna punkt, eftersom det inte är klarlagt vilket vattenuttag verksamheten behöver. Vidare utredning, som hänvisas till i detaljplanen, får visa var det är möjligt. **(2)**

Befintliga vatten- och spillvattenledningar ligger inom planområdet, i den västra gränsen. Dessa ledningar måste skyddas med ett u-område och prick-mark. Servitut, inskrivet 1983-08-09, finns för dessa ledningar. Det får inte byggas en bullervall eller byggnader ovanpå ledningarna eller annat som försvårar åtkomsten av ledningarna, såsom illustreras i figur 2. Ledningsrätten och u-området bör sträcka sig 3 meter på vardera sidan om ledningarna. **(4)**

Ekonomiska och fastighetsrättsliga genomförandefrågor, punkt 4.3 och 4.4: Servitut för befintlig spill- och vattenledning finns redan och ska vara inskrivet på fastigheten. Rättigheten ska följa med fastigheten vid fastighetsförrättningen/försäljningen. **(4)**

Det anges att VA-utredningar ska göras till granskningsskedet. VA SYD vill ta del av dessa utredningar och ha möjlighet att samråda innan granskning. **(5)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Texten finns inte med i granskningsförslaget.*
2. *Vattenförsörjning och spillvatten har utretts (Afrj 22-04-26) och redogörs för i planbeskrivningen.*
3. *Kommunen fastställer verksamhetsområden för vatten och avlopp. Eventuella beslut om verksamhetsområden för vatten och avlopp ligger dock utanför denna detaljplaneprocess.*
4. *Planområdet har justerats så att det inte ligger närmare än 3 meter från ledningarna.*

5. *Kontakten med VA Syd har hållits i framtagandet av dagvattenutredningen (Afry, 22-04-26).*

Räddningstjänsten Syd, diarienummer SBN-2019-114-70:

Risikbänsyn

Räddningstjänsten Syd har tagit del av riskutredningen för bussdepån (Afry, 2020-10-09). Räddningstjänsten Syd har inga ytterligare synpunkter angående lokaliseringen av verksamheten. Däremot är det precis som anges i planbeskrivningen viktigt att anläggningen projekteras enligt gällande säkerhetskrav och att räddningstjänstens insatsmöjligheter beaktas.

(1)

Brandvattenförsörjning

Brandposter finns i Lockarpsvägen. Precis som planbeskrivningen anger så behöver det kompletteras med brandposter då fastigheten är stor och avståndet till brandposterna är för långt. Nya brandposter ska dimensioneras i enlighet med Svenskt vattens publikation P114. Avståndet mellan uppställningsplats för släckbil och brandpost ska understiga 75 meter. Byggherren ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd i samband med bygglovsansökan.

Insatstid

Området är beläget inom normal insatstid (tio minuter).

Räddningstjänstens tillgänglighet

Det är ofta komplicerat att hantera en brand i denna typ av verksamhet. Det innebär att det kan ställas särskilda krav på räddningstjänstens åtkomlighet och insatsmöjligheter. Räddningstjänsten Syd önskar en tidig dialog kring insatsförutsättningarna och om det ska installeras ett torrörssystem i enlighet med rekommendationerna i riskutredningen. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *En ny riskutredning har utförts inför detaljplanens granskning (Afry 2022-09-29).*
2. *Kontakten med räddningstjänsten har hållits i framtagandet av riskutredningen (Afry 2022-09-29).*

Kommunekologen, Malmö stad, diarienummer SBN-2019-114-53:

Största delen av planområdet kommer utgöras av hårdgjorda ytor och bidrar därmed inte med några ekosystemtjänster för området. Därför blir det än viktigare att delarna som inte bebyggs nyttjas för artrik grönska. **(1)**

Poppelallén planeras tas ner för att göra plats för bussarna, vilket kräver dispens från Länsstyrelsen. Trädinventeringen som gjorts bedömer att popplarna snart uppnått sin maximala livslängd och generellt sett är i dåligt skick. Därför skulle de snabbt utgöra en risk om det stod kvar. Trots detta utgör de uppväxta träden livsmiljö för andra arter och bidrar med ekosystemtjänster såsom temperaturutjämning, skugga och dagvattenhantering. De skärmar även av störande ljud och aktiviteter från planområdet. Träd är en bristvara i närområdet, varför de aldrig ska tas ner utan noggrann överläggning av alternativa vägar, och falls de är det viktigt att de ersätts. Ersättningsträd kan med fördel vara av en annan, mer långlivad art än poppel men viktigast är att det är inhemska trädslag. Eftersom det tar tid för träd att få höga naturvärden bör planen även tydligt ange att de nya träden ska skyddas från fällning och skador som kan uppkomma av närgången grävning och kompaktering. **(2)**

I nordväst planläggs för en bullervall, och det beskrivs att den även skulle kunna utgöra en grönstruktur. Tillförordnad kommunekolog ser detta som en viktig möjlighet och föreslår att planbestämmelsen SKYDD ändras eller kompletteras med bestämmelsen NATUR. Detta möjliggör mer naturanpassade lösningar och underhåll över tid. Med tanke på när-

liggande naturområden bör t ex bullervallen anläggas med sandiga jordarter och sås in med ängsväxter för att utöka arealen av dessa värdefulla biotoper och arter som förekommer naturligt i trakten. **(3)**

Hur planområdets dagvattenhantering ska se ut är inte klarlagt utan ska utredas innan planen går ut på granskning. Även här vore naturlika lösningar att föredra, men då det finns höga halter av föroreningar i marken, och mer kan tillkomma i och med spillvattnet från depån behöver dessa tas omhand för att möjliggöra någon biologisk funktion i vattenmiljön. Sanering och cirkulation av detta är möjliga lösningar, tillsammans med en renande fördamm varifrån vattnet kan passera till en större naturlig bassäng. **(1)**

Med sådana lösningar kan planområdet bli ett exempel på hur god fysisk planering kan kompensera för förlorade naturvärden i ett område där det annars råder brist på ekosystemtjänster. **(1)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Plankartan reglerar att grönytefaktor 0,15 ska uppnås för kvartersmark. Den relativt låga grönytefaktorern beror på den stora andelen hårdgjord yta i bussdepån.
Bullervall och dagvattendamm kan med fördel anläggas som goda livsmiljöer för växt och djurliv.
2. Tyvärr vore det omöjligt att planera bussdepåns funktioner runt poppelallén. Biotopskyddsdispens för poppelallén har beviljats av länsstyrelsen.
3. Den allmänna platsmarken som avses är inte längre en del av planområdet.

Region Skåne - regionala utvecklingsnämnden, diarienummer SBN-2019-114-68:

Region Skånes synpunkter

Planförslaget möjliggör för Skånetrafikens nya stora bussdepå i Malmö. Skånetrafiken planerar att trafikera Lockarp med en ny busslinje, hela vägen till själva bussdepån. Skälet är att det finns ett utpekat behov för personal att kunna åka till och från depån med den nya busslinjen och då är det mycket viktig att kunna erbjuda ett kort gångavstånd till denna. Region Skåne anser att det ur planförslaget ska framgå att det är viktigt att busslinjen planeras så att syftena med linjen går att uppfylla.

Planförslaget redovisar att busslinjen trafikerar den nya infartsgatan till personalparkeringen med busshållplats precis vid ingången. Lokaliseringen av den nya busshållplatsen anges inte exakt i ritningen eller hur och var busslinjen ska vända. Skånetrafiken ser gärna att busslinjens körväg, hållplats samt plats för att vända läggs in i figur 2 Situationsplan över planerad bussdepå, på sidan 6.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

I planbeskrivningen framgår att enligt linjenätsförändringarna 2025 ska busslinje 37 trafikera Lockarpsvägen nordväst om planområdet. Enligt vad stadsbyggnadskontoret har erfart så är hållplatsernas exakta läge ännu inte fastslaget. Den illustrationsplan som samrådsyttrandet hänvisar till är inte längre med i planbeskrivningen.

Övriga remissinstanser

Skanova Access AB, diarienummer SBN-2019-114-49:

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga tele-anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Det framgår i planbeskrivningen att eventuell nödvändig flytt eller ombyggnad av fjärrvärme-, gas-, VA-, tele- eller elledningar bekostas av exploatören.

Weum Gas AB, diarienummer SBN-2019-114-51:

Inom det planerade området har vi en befintlig högtrycksledning för energigas.

Gasledningar är underkastade Naturgasanvisningar (NGSA) som bland annat innebär ett minsta skyddsavstånd till andra ledningar och byggnader samt närmaste gräns för område med förväntade grävningssaktiviteter.

Högtrycksledningar omgärdas även av MSBFS (Myndigheten för samhällsskydd och beredskap författningssamling) som handläggs av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB).

De avstånd för u-området som är angivna i plankartan gäller under förutsättning att skyddsåtgärder som krävs för uppklassning av gasledning till zontillhörighet C, enligt föreskrifter MSBFS 2009:7 3 kap 3 §, genomförs. Om inte uppklassning enligt ovan får byggnad, där det vistas mer än 20 personer, inte uppföras närmare än 100 m från ledningen. Vi önskar att denna text förs in i planbeskrivningen då skyddsåtgärderna som medför zontillhörighet B är en förutsättning för att detaljplanen ska vara genomförbar. Om skyddsåtgärder med grävskydd i betong inte utförs inom planområdet och 100 m utanför planområdet på vardera sida om högtrycksledningen kan detaljplanen inte genomföras.

Vi förutsätter att kostnader i samband med planens genomförande såsom skyddsåtgärder eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören/fastighetsägaren, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

För ledningsvisning hänvisar vi till www.ledningskollen.se, som redovisar med kartunderlag och dxf-fil.

Det är viktigt att samråd sker med områdeshandläggare redan i tidigt projekteringskede, speciellt om arbete sker i närheten av gasledningen.

Nordion Energi har gärna en vidare dialog med kommun och exploatör om försörjning med gas inom planområdet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planområdet har minskats efter samrådet och ligger nu helt utanför ledningen. Avståndet mellan planområdet och gasledningens mitt är som kortast 34 meter.

Plankartan reglerar att byggnad avsedd för 20 personer eller fler inte får uppföras närmare än 100 meter från gasledningen.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Ägare till fastigheten Lockarp 29:4, Trafikverket diarienummer SBN-2019-114-55:

För körbara ytor inom planområdet ska det finnas ett minsta avstånd mellan järnväg (närmsta spårmit) och väggkant på 10 meter. Avåkningskydd dimensionerade efter förekommande fordon (bussar etc.) måste därtill finnas där körbara ytor gränsar mot järnvägsområde. **(1)**

Trafikverkets tillgänglighet till befintlig serviceväg ska säkras genom servitut på den södra delen av Lockarpsvägen som ingår i planområdet. Trafikverkets vägbom som idag är placerad i slutet av Lockarpsvägen flyttas österut, och exploatören (fastighetsägaren) ges servitut för genomfart på Trafikverkets serviceväg fram till ny parkeringsanläggning inom planområdet samt ges rätt att asfaltera och bredda servicevägen norrut inom planområdet. Samtliga kostnader för förändringen ska belasta exploatören. Vi vill att dessa åtgärder som är överenskomna med exploatören förs in i planbeskrivningen. (2)

Fortsatt arbete behöver säkerställa att planområdet inte avvattnas mot järnvägsområdet, såsom beskrivs.

1. *Plankartan reglerar att marken inte får förses med körbana närmare än 10 meter från närmaste spårmit. Behovet av avåkningskydd tas upp i planbeskrivningen.*
2. *Eftersom Lockarpsvägen inte längre ingår i planområdet är nämnda åtgärder inte nödvändiga för att säkra Trafikverkets tillgänglighet.*

Ägare till fastigheten Lockarp 26:13 och Lockarp 27:18, diarienummer SBN-2019-114-63:

Stadsbyggnadsnämnden framhåller i planförslaget att utredningar som gjorts visar att det inte finns några hinder ur miljö-, risk- eller hälsoaspekter att genomföra planförslaget. Vi som sakägare och ägare till berörd fastighet Lockarp 26:13 och 27:18 med både boende och packeriverksamhet för grönsaker motsätter oss starkt dessa utredningar och riktigheten i dem. Riskaspekten med packeriet och dess gemensamma infart med framtida busstrafik underskattas i utredningarna och utredarna har inte satt sig in i den verksamhet som bedrivs på fastigheten. Vår hyresgäst är idag Wirahill AB som bedrivs av tre yngre lantbrukskillar och dessa är djupt oroade över framtida ingrepp och försvårande för verksamheten. Även vi som fastighetsägare är oroade över verksamheten framgent. Wirahill AB har även inkommit med synpunkter och mer ingående beskrivit hur verksamheten påverkas. Som fastighetsägare ser vi det som viktigast att utforma åtgärder så att de kan fortsätta med sin verksamhet. Om inte detta sker kan hyresförhållandet äventyras vilket kan föranleda att bolaget flyttar eller kräver lägre hyresnivåer.

I planbeskrivningen nämns mycket kring påverkan och konsekvenser för mycket av de närbelägna men inget nämns kring den fastighet och verksamhet som kommer ligga närmst anläggningen och utsättas för all trafik in och ut från bussdepån. Med anledning av detta, vilket även framförts vid möten vill vi få redogjort hur följande ska utformas och hanteras;

- In- och utfarter
- Befintliga borrar för vatten
- Ledningsnät, VA och el, mm
- Buller och damm då det är livsmedelsanläggning, klassad som BRC
- Ianspråktagen yta vid garaget (trekant), påverkan verksamheten

Till ovan nämnda delar vill vi att störningar både under byggtid och efter ska ersättas av Malmö Stad eller verksamhetsutövaren av bussdepån.

För att kunna bedriva framtida lantbruksdrift med grönsaksodling är det avgörande att dagens in- och utfarten till Arrievägen får behållas.

Vi är även ägare till bostaden och fastigheten Lockarp 27:18 som idag ligger på ett lummigt och lugnt läge. I Planförslaget framgår att fastigheten nu kommer jämte en större bullervall och även en reservväg för utfart vilken ansluter till Lockarsvägen. Denna reservväg ligger i

anslutning till den östra delen av parkeringen på bussdepån och stor risk finns att reservvägen kommer bli hårt trafikerad. Denna väg blir betydligt lättare att använda för personbilarna. Vi motsätter oss starkt denna väg och bullervall. Fastigheten kommer drabbas av en marknadsvärdeminskning vilken måste ersättas av exploatören.

Som berörd fastighetsägare där både ny in- och utfart ska anläggas och verksamhet intill ny bussdepå motsätter vi oss dagens utformning och vill att praktiska lösningar och utförande samråds separat med oss och hyresgästen Wirahill AB. Gemensamt måste acceptabla lösningar erhållas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planområdet har minskats efter samrådet och omfattar nu varken fastigheten Lockarp 26:13 eller Lockarp 8:2. Det omfattar inte heller någon del av Lockarpsvägen eller de vattenledningar som går i Lockarpsvägen. Bussarna kommer inte att gå i Lockarpsvägen söder om Firmagatan.

Den reservväg som nämns i samrådsyttrandet är inte längre aktuell.

Eventuell påverkan på närliggande verksamheter under byggskedet regleras inte i detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret rekommenderar att sakägaren tar kontakt med byggherren (Regionfastigheter) avseende ovanstående synpunkter.

Bullerskyddet kommer förmodligen att uppföras som en vall krönt av ett plank. Illustrationsplanen och planbeskrivningen ger en uppfattning om bullerskyddets utformning.

Övriga, ej sakägare

Wirahill AB, diarienummer SBN-2019-114-62

Wirahill AB är ett företag inom jordbrukssektorn. Vi producerar grönsaker som vi odlar på åkermarker i Malmö, Vellinge och Trelleborgs kommuner. Vi lagrar, förädlar och paketerar det som vi odlar. Totalt handlar det om c:a 7.000 ton färdiga grönsaker till konsument per år. Merparten lagras eller mellanlagras och en del vidareförädlas i vår anläggning i byggnaderna på fastigheten Lockarp 26:13. Företaget sysselsätter upp till ca 70 personer samtidigt under odlingssäsongen och ca 8 - 10 personer under vintermånaderna.

Lantbruksbyggnaderna inom Lockarp 26:13 utgör den viktigaste delen när det gäller efterbehandling och paketering. Här finns stora kylrum, tvätt- och rensningsmaskiner, paketeringsmaskiner mm. Verksamheten är fyrfaldigt certifierad och står under Miljöförvaltningens kontroll.

Eftersom odlingarna är geografiskt utspridda och distributionen till konsumenterna sköts av grossistföretag, behövs väldigt mycket transporter till och från verksamheten. Orsaken till geografisk spridning av odlingarna är att åkermarken, för att inte bli utarmad, kräver växelbruk.

Transporterna utgörs av 6 - 7 långträdare i veckan året om för att hämta grönsaker, under högsäsong, juni-oktober ca 12-14 långträdare i veckan (7.000 ton per år motsvarar totalt c:a 380 fullastade långträdare). Till det kommer stora mängder daglig trafik för att förse verksamheten med diverse förnödenheter etc. samt personalens resor till och från arbetet.

I detaljplaneförslaget finns med att vägen till den planerade bussdepån ska gå över fastigheten Lockarp 26: 13. Lockarpsvägen ska stängas av. Med angiven trafik av bussar kommer det morgon och kväll att bildas en kompakt kö med en sammanlagd längd av 6 - 7 kilometer (200 bussar x 25 meter+ lite avstånd). Vår utfart kommer på det sättet att bli helt blockerad under bortåt en timma morgon och kväll. Så kan vi inte ha det. Det kommer också att bli olycksrisker med så omfattande trafik väldigt nära våra byggnader.

Vi anser att vi behöver ha minst 6 meter fritt mellan våra byggnader och bussterminalens tillfartsväg, och att tillfartsvägen avskärmas från vår anläggning med ett rejält plank.

Vi måste kunna köra runt våra hus utan extern störning. Vi behöver också kunna nå våra uppställnings- och lastplatser. Idag kör långtradarna via Lockarpsvägen och väntar vid behov i fastighetens sydöstra del, se notering på bifogad ritning A 01-1-01. Övrig trafik kör i huvudsak men inte uteslutande via en mindre väg ut till Arrievägen.

Fastigheten är försörjd med vatten och avlopp via servis i Lockarpsvägen mitt för bostads- huset till Lockarp 26: 13 (se bifogade relationsritningar). Ledningarna är anslutna till VA Syds nät, dagvattnet tas omhand via en ledning med förbindelse till Risebergabäcken. Verksamheten är väldigt beroende av VA-försörjningen.

Under uppbyggnadsskedet av tillfartsväg och bullervallar med tillhörande kringarbeten befärrar vi att stora mängder damm kan komma in till vår anläggning. Vi har stora fläktar och kylmaskiner, som inte tål mängder med damm. Dessa risker måste förebyggas. Det finns också en betydande risk för att skadedjursangrepp på anläggningen uppstår när så stora förändringar sker i den omgivande miljön.

I uppbyggnadsskedet är det också stora risker för avstängningar med för oss tillhörande driftsavbrott. Detta måste förebyggas redan i planeringsstadiet. Se bild nedan, som visar kylaggregaten mot Lockarpsvägen (tillika nuvarande infart för långtradare via Lockarpsvägen). I bilaga 1 redogör vi övergripande utefter den information vi har för de praktiska problem vi i nuläget ser kommer att uppstå och som måste lösas tillsammans med er.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planområdet har minskats efter samrådet och omfattar nu varken fastigheten Lockarp 26:13 eller Lockarp 8:2. Det omfattar inte heller någon del av Lockarpsvägen eller de vattenledningar som går i Lockarpsvägen. Bussarna kommer inte att gå i Lockarpsvägen söder om Firmagatan.

Eventuell påverkan på närliggande verksamheter i form av damm eller avstängningar under byggskedet regleras inte i detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret rekommenderar att Virahill AB tar kontakt med byggherren (Regionfastigheter) avseende ovanstående synpunkter.

Stadsbyggnadskontoret har inte sett det som nödvändigt att utreda risk för ökning av skadedjur som en följd av detaljplanens genomförande.

Energofast AB, WESAG AB, Gyllene Äpplet Fastigheter AB och Energotech AB, diarienummer SBN-2019-114-64

Vi är synnerligen förvånade att det inte gått att hitta en bättre placering av bussdepå än detta. Trots att exploatering av prima åkermark ska utnyttjas, har det alltså inte gått att hitta en placering som innebär direkt access till en större väg och utan att störa boende eller företagare.

Det finns bättre placeringar i område som redan är exploaterade, tex skulle den tynande Ollebo terminalen (77 000 m²) kunna vara ett bra alternativ i södra Malmö, eller den nedläggningshotade Charkfabriken (Atria) i Fosie (95 000 m²). Där blir ingen störning och det finns redan stora hårdgjorda ytor med stora breda gator. Detsamma gäller i hamnen. Men då får ni köpa mark och inte sälja omgjord åkermark, så förtjänsten blir sämre och det är kanske där skon klämmer ... **(1)**

Merparten av befintliga verksamheter i området blir lidande av den planerade bussdepån. Tex får Virahill AB (Grönsaksodlaren) den föreslagna gatan rakt igenom sin mark, vilket drabbar deras verksamhet hårt. **(2)**

Lockarps industriområde är inget traditionellt industriområde med industriverksamhet och stora industrigator. Tvärtom är merparten av företagen inom försäljning (dvs kontor) med

mindre lagerenheter. Detta har varit kommunens mål och därför är gatunätet i området mer av typ stadsgata/bostadsområde med smala gator. **(1)**

Gatorna är så pass smala att vissa inte kan få in långa lastbilstrailers på egen tomtmark utan står ute på gatan och lastar av. Detta hindrar trafiken emellanåt och dessutom erbjuder varken MAX Hamburgare, OKQ8 eller KFC parkering för större fordon vilket innebär att större husbilar och lastbilar regelbundet står felparkerade på Firmagatan och Lockarpsvägen. Vi bifogar foto från Firmagatan på hur det kan se ut en vanlig dag. Korsningarna är också smala och inte dimensionerade för stora och långa fordon utan behöver oftast hela gatans bredd för att svänga. Med många långa bussar (25 m) som ska både in och ut från området (och som inte kan backa) kommer detta att skapa stora trafikproblem. Har detta utretts? Har körbanor för bussarna ritats in i korsningen Lockarpsvägen/Firmagatan? Den alternativa dragningen (B linjen -figur 4) av gata ut till Arrievägen är inte heller bra. Bussarna behöver fortfarande svänga 2 ggr innan de ska ansluta till vältrafikerade Arrievägen och de stör fortfarande boende längs med Lockarpsvägen samt inskränker verksamheten för Virahill AB. **(2)(3)(4)**

Det som inte nämns i ert förslag är att området helt saknar kollektivtrafik. Detta i kombinationen med att många på bussdepån kommer att jobba utanför "normala arbetstider" innebär att merparten kommer att köra bil, vilket innebär ytterligare ca 600-1200 personbilsrörelser per dag utöver de ca 500 bussrörelserna. Att 50 st parkeringsplatser skulle räcka är önsketänkande. **(5)(6)**

Inte heller uppmärksammas det i förslaget att det redan finns ett existerande planförslag Dp5466 i området (söder om Arrievägen - mellan Öresundsbanan och Inre Ringvägen). Här planeras bl a en logistikfastighet för Catena samt ett 7 våningars kontorshus som ska ansluta till Arrievägen från sydväst, ungefär där den alternativa dragningen (B) ska ansluta. Här beräknas för ca 100 lastbilsrörelser per dygn samt förmodligen ytterligare ca 2000 st personbilsrörelser med tanke på kontorshuset och planerad bränslestation. **(3)**

Trafiksituationen och bullernivån på Arrievägen kommer att bli orimlig och kommer att innebära bilköer till den tänkta trafikplatsen på Arrievägen, vilket kan innebära en trafikfara. Speciellt för trafik som kommer söderifrån på Arrievägen, då det är stor risk för stillastående trafik upp mot järnvägsbron eftersom bron är ett krön och sikten blir begränsad. **(3)(7)**

Givetvis ska en miljökonsekvensutredning och en trafikutredning göras med båda dessa planförslag i åtanke då både miljö- och bullerpåverkan blir betydande när båda dessa stora verksamheter (bussdepå och logistikterminal) kommer igång. **(8)**

Vi yrkar på att hela förslaget till detaljplan och placering av bussdepå i Lockarp skrotas. Frågan behöver utredas vidare och nya förslag på placeringar tas fram, där man inte nyttjar prima åkermark eller stör boende och verksamheter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se planbeskrivningen för bakgrund till bussdepåns lokalisering.*
2. *Fastigheterna Lockarp 26:13 och Lockarp 8:2 ingår inte längre i planområdet.*
3. *Trafikkonsekvenser har utretts (WSP 2019-05-20 och WSP 2019-04-12)*
4. *Detaljplanen kan inte ta hänsyn till att lastbilar lastas och lossas på ett sätt som inte följer de lokala trafikföreskrifterna.*
5. *Enligt linjenätsförändringarna 2025 ska busslinje 37 trafikera Lockarpsvägen nordväst om planområdet.*

6. *Stadsbyggnadskontoret bedömer att bussdepån har goda möjligheter att tillgodose det behov av parkeringsplatser som erfordras enligt den gällande policyn och normen för parkering.*
7. *Konsekvenser av detaljplanens genomförande i form av trafikbuller och industribuller har utretts (Efterklang 2022-11-30). Utredningen har inte bedömt att buller från Arrievägen medför risk för att gällande riktvärden för buller överskrids.*
8. *En miljökonsekvensbeskrivning har utförts (Tyréns 2022-11-11).*

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd, Segeå-projektet, diarienummer SBN-2019-114-75:

Det är viktigt att den planerade dagvattendammen får god kapacitet för att ta emot även stora skyfall från området och att uppehållstiden i dammen blir sådan att en god rening kan ske. Förutom dagvattendammen krävs att hela området förses med oljeavskiljare där dagvatten passerar innan det leds vidare ut i dagvattendammen. I plandokumentet nämns inte oljeavskiljare överhuvudtaget. Det är av största vikt att dagvattenhanteringen i området inte påverkar Miljö kvalitetsnormen (MKN) för vatten. Påverkar verksamheten MKN för vatten är den inte tillåtlig. Vattnet från området kommer att nå Risebergabäcken och vidare till Sege å.

Dagvatten ska ledas via dikningsföretag till Segeå. Vi vill här påpeka att dagvatten är att beakta som ett avloppsvatten och skall renas innan det släpps till recipient (Segeå).

Miljö kvalitetsnormerna MKN för vatten får inte överstigas och för Sege ås del är det viktigt att föroreningshalterna ligger så nära naturliga bakgrundshalter som möjligt för att vi ska nå en god status för Segeå. Idag har ån en dålig – otillfredsställande status. Det görs stora åtgärder sedan mer än 20 år för att förbättra statusen i ån genom Segeå-projektet. I planen står att dagvatten och skyfalls och VA redovisas i granskningskedet. Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd anser att den här typen av handlingar ska vara framtagna redan i samrådsskedet för att en bedömning om tillåtlighet ska kunna göras. Det är också av största vikt att samråd sker med de berörda dikningsföretagen. I planhandlingarna står att 1,5 l/ha är tillåtet att släppa till dikningsföretag. Detta beror helt på vad det står i dikningsföretagens förrättningshandlingar så det är inte alls säkert att så stora mängder som 1,5 l/ha kan tas emot av dikningsföretagen. VA hanteringen är inte heller redovisad i planen. Busstvättar för ca 250 bussar per dygn planeras. Det innebär 90 000 tvättar per år. Det här innebär stora mängder kraftigt förorenat vatten som måste hanteras och renas.

I planområdet finns också grundvattenförekomsten för dricksvatten SV Skånes kalkstenar (SE615989-133409, som sträcker sig under 14 kommuner i sydvästra Skåne. Det är av största vikt att denna inte förorenas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Påverkan på vattenkvalitet har utretts inom planarbetet (Afrj, 2020-03-17, Afrj, 2020-10-05 och Afrj, 22-04-26).

Utredningarna visar att dagvattnet måste renas inom planområdets kvartersmark för att inte försämra Sege ås möjligheter att uppnå satt miljö kvalitetsnorm eller god ekologisk och kemisk status.

Utredningarna bedömer att bussdepån inte riskerar att äventyra möjligheten för sydvästra Skånes kalkstenar att uppnå satt miljö kvalitetsnorm eller god ekologisk och kemisk status.

Den planerade bussdepån har minskats i omfattning efter samrådet. Busstvädden förväntas nu tvätta ca 200 bussar per dygn, 365 dagar per år, vilket blir ca 73 000 tvättar per år. Busstvädden omfattas av 1§ i miljöprövningsförordningen (2013:251).

Stadsbyggnadskontoret

Carina Tenngart Ivarsson
Enhetschef

Jan Rosenlöf
Planhandläggare