



UTLÅTANDE EFTER GRANSKNING

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

Innehållsförteckning

UTLÅTANDE EFTER GRANSKNING	1
Kapitel 1 - Inledning	3
Hur granskningen bedrivits.....	3
Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	4
Myndigheter.....	4
Kommunala och regionala organ	15
Övriga remissinstanser.....	25
Sakägare enligt fastighetsförteckning	28
Övriga, ej sakägare	31
Kapitel 3 – Justeringar efter granskning	34
Justeringar i plankartan	34
Justeringar i illustrationsplanen	36
Justeringar i planbeskrivningen.....	36
Sändlista före antagande	39
Sändlista efter antagande	40

Kapitel 1 - Inledning

Hur granskningen bedrivits

Stadsbyggnadsnämnden tog beslut om granskning den 15 december 2022.

Granskningstiden var 2 januari – 31 januari 2023. Planförslaget skickades för granskning till remissinstanser och sakägare. Planförslaget var tillgängligt för kännedom på www.malmo.se.

Granskningsmöte hölls 17 januari 2023 på stadshuset i Malmö. På mötet deltog 6 sakägare och medborgare. Stadsbyggnadskontoret berättade om detaljplaneprocessen, om detaljplanen och om hur sakägare och medborgare kan föra fram sina synpunkter och vara med och påverka.

Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Följande sammanställning redovisar synpunkter som har kommit in under granskningen. Personnamn anges inte.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer redovisas i kursiv stil.

Myndigheter

Länsstyrelsen, diarienummer SBN-2019-114-144:

Av Länsstyrelsens granskningsyttrande framgår att Länsstyrelsen bedömer att det finns risk för att riksintresse för kulturmiljövård inte tillgodoses inom område 3. Utanför Yttre Ringvägen där aktuellt planområde är beläget.

Kommunen tar fram planförslaget med utökat förfarande. Till planförslaget har kommunen upprättat en miljökonsekvensbeskrivning.

Planförslaget har varit på samråd mellan 11 januari – 21 februari 2021. I samrådsskedet yttrade sig Länsstyrelsen angående *riksintresse för kulturmiljö, miljö kvalitetsnormer för vatten, risk för översvämning, Hälsa och säkerhet – buller, förorenad mark, risk för olyckor, elektromagnetiska fält och transformatorstationer, vibrationer.*

Planförslaget har ändrats sedan samrådet avseende planområdets omfattning samt tillfartsväg vilket innebär ändrade förutsättningar.

Länsstyrelsens formella synpunkter

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

Riksintresse Kulturmiljövård 3 kap. 6 § MB

Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen kommer att ha negativ inverkan på riksintresse för kulturmiljövården *Foteviken-Glostorp*, men menar att det är möjligt att uppföra en bussdepå inom planområdet utan att skadan blir påtaglig.

Den negativa inverkan består dels av att bussdepån kommer att bryta av mot landskapets skala och flytta ut stadens verksamhetsområden i det öppna odlingslandskapet. Länsstyrelsen har gjort fler platsbesök samt tagit stöd i den analys och de fotomontage som har gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen. Byggrätten för bussdepån ligger nästintill helt norr om den linje som blir mellan Skrivarehögen och nuvarande gårdsbebyggelse. Detta har varit centralt för bedömningen av påtaglig skada och möjligheten att uppleva gravhögens landskapsdominerande placering.

För att minska den skada som ändå uppstår menar Länsstyrelsen att byggrätt för komplementbyggnader bör undantas i den södra delen av planområdet (delar är redan markerade som grönyta i illustrationsplanen). **(1)** Länsstyrelsen vill även framföra att färgsättning spelar en central roll när det gäller inverkan på landskapsbild och upplevelsen av storskalig bebyggelse från den omgivande slättbygden och att kommunen bör överväga att reglera detta i detaljplan. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Plankartan har försetts med bestämmelsen "Marken får inte förses med byggnad" i hela egen-skapsområdet sydost om byggrätten för huvudbyggnaden.*

2. *Bestämmelsen har ändrats till "Fasad mot sydost ska kulörsättas så att utskjutande fasadpartier är vita från sockel upp till halva fasadhöjden. I övrigt ska fasad mot sydost förses med gröna kulörer vars kulörthet inte överstiger 30 enligt NCS (Natural Colour System)."*

Riksintresse Kommunikationer 3 kap. 8 § MB Järnväg

Länsstyrelsen konstaterar att planförslaget berörs av *Godsstråket genom Skåne* och *Ystadbanan* som är utpekade som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8 § miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikation ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. För riksintresse för kommunikation är funktionerna särskilt utpekade och det markanspråk det kräver.

Redovisning av planförslagets påverkan på riksintresse för kommunikation

Länsstyrelsen synpunkter från samrådet kvarstår avseende att planbeskrivningen behöver kompletteras med en redovisning av hur riksintresset berörs av planförslaget.

I granskningshandlingen konstaterar kommunen att påverkan på riksintressena är acceptabla utan att redovisa hur kommunen har kommit fram till denna slutsats. Länsstyrelsen kan på aktuellt underlag därför inte ta ställning till planförslagets påverkan på riksintresset.

Länsstyrelsen menar att planbeskrivningen samlat och tydligt ska redogöra för vilken påverkan ett genomförande av detaljplanen kan få på tillkomsten och utnyttjandet av riksintresseanläggningarna. Det gäller främst hur och om planförslaget påverkar drift- och underhållsåtgärder **(1)(2)(3)(4)**, anläggningens bärighet **(5)(6)(7)** och behov av klimatanpassningsåtgärder **(8)(9)**, risk i förhållande till transport av farligt gods **(10)**, befintligt stängsel **(3)** och järnvägens radiotrafik samt signal-, el- och teleanläggningar **(11)**.

Planhandlingarna behöver med hänvisning till ovanstående kompletteras innan detaljplanen förs till antagande med om och hur planförslaget påverkar riksintresseanläggningarna och vilka skyddsåtgärder som kommunen planerar för att inte utnyttjandet av anläggningarna ska påtagligt försvåras. Det ska bland annat förtydligas vilka åtgärder som planeras för att förebygga störningar, för att säkerställa att anläggningar för laddning i drift uppfyller skyddskraven enligt SFS 2016:363 Förordning om elektromagnetisk kompatibilitet **(11)**. Se även synpunkter under rubrik "Hälsa och säkerhet – risk för olyckor, farligt gods".

Länsstyrelsen menar att då inte alla riskreducerande åtgärder (Se även rubrik "Hälsa och säkerhet – risk för olyckor, farligt gods") har säkerställts på plankarta kan det även påverka riksintresset. Om t.ex detaljplanen inte säkerställer förutsättningar för räddningstjänsten insats vid en brand kan riksintressets funktion påverkas negativt **(12)**.

Sammantaget bedömer Länsstyrelsen att planförslaget i sin nuvarande utformning kan påtagligt försvåra utnyttjandet av anläggningen för riksintresse kommunikation - järnväg.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planbeskrivningens avsnitt 3.1 "Bedömning av miljöpåverkan" har utökats avseende riksintressen för kommunikation.

1. *Öresundsbanan sydväst om planområdet tillhör riksintresset Ystadbanan. Öresundsbanans försörjs av en servicegata utanför planområdet. Det finns inga servitut eller rättigheter som berör Öresundsbanan inom planområdet. Planområdet ligger som närmast cirka 34 meter från Öresundsbanans närmaste spårmitt. Planområdets kvartersmark ligger som närmast cirka 42 meter från Öresundsbanans närmaste spårmitt.*
2. *Kontinentalbanan nordost om planområdet tillhör riksintresset Godsstråket genom Skåne. Servitutet 09/53.1 säkrar rätt att avverka och röja träd och buskage omkring järnvägen för att skydda spåranläggningen och järnvägsdriften. Servitutsområdet är till fullo försett med prickmark inom planområdet.*

3. Trafikverket har ett teknikhus inom sin fastighet Lockarp 29:4, intill planområdet. Teknikhuset omges av ett stängsel som ägs av Trafikverket. Stängslet löper i fastighetsgränsen, två meter från teknikhuset, förutom i nordväst där stängslet går diagonalt in på kommunens fastighet Lockarp 27:15. Syftet är att ge tillgång till teknikhuset från Lockarp 29:4. Det saknas dock servitut för stängslet. Planområdesgränsen har ändrats efter granskningen så att det följer stängslet. Ytan mellan planområdesgränsen och fastighetsgränsen är ungefär 17 kvadratmeter och ska övergå till Lockarp 29:4 genom fastighetsreglering. Detta tas upp i planbeskrivningen.
4. Trafikverkets elledning som löper längs planområdesgränsen i fastigheten Lockarp 29:4, samt till en del i kommunens fastighet Lockarp 27:15 är sedan tidigare försedd med en bestämmelse för utområde inom tre meter från ledningen. Ytan är också försedd med prickmark.
5. Planområdets geotekniska förutsättningar har utretts (Ramböll 2020-05-11). Utredning visar att det inte finns några geotekniska hinder för att uppföra den planerade depån. Jordarna i området uppvisar goda hållfasthets- och deformationsegenskaper. En kompletterande geoteknisk undersökning, där jordens egenskaper undersöks i de lägen där byggnader ska uppföras, rekommenderas att utföras i detaljprojekteringen.
6. Dagvattenutredningen och arkitektförslaget föreslår att dagvattendammen placeras i närheten av Kontinentalbanan. Dagvattendammens exakta placering regleras inte av detaljplanen. Om dammen placeras i närheten av Kontinentalbanan måste eventuella behov av stödmurar eller annan förstärkning mot järnvägen utredas i detaljprojekteringen.
7. I samrådsförslaget och en utredning som gjordes inför samrådet (Ramböll 2019-12-06) beskrivs en problematik med erosion i järnvägsslänterna vid fastigheten Lockarp 31:1:s södra del. Jordarten är här sand. Efter samrådet har detaljplaneområdet minskats i utbredning. Den aktuella delen av Lockarp 31:1 är inte längre en del av planområdet.
8. Plankartan har kompletterats med bestämmelsen "Marken ska höjdsättas så att vatten inte kan rinna på mark från planområdet till fastigheten Lockarp 29:4. Höjdsättningen ska minst vara dimensionerad för ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25". Bestämmelsen gäller i hela planområdet. Kontinentalbanan och Öresundsbanan ligger inom fastigheten Lockarp 29:4.
9. Plankartan har kompletterats med bestämmelserna m_3 "Damm som kan fördröja och rena minst 4 000 kubikmeter dagvatten ska finnas. Dammen ska vara försedd med ett dämt utlopp och tät botten. Utflödet får vara maximalt 1,0 liter per sekund och hektar" och a_2 "Startbesked får inte ges för byggnad förrän dagvattendamm enligt bestämmelsen m_3 har kommit till stånd".
10. Riskutredningen (Afry 2023-03-13) identifierar "Olyckor på järnvägen innefattande farligt gods eller urspårning" som ett riskobjekt. Individrisk har beräknats för olycka med farligt gods på de båda järnvägssträckorna, på en sträcka av en kilometer förbi området. Utredningen anger att individrisken från olyckor med farligt gods på järnvägen är mycket låg på grund av relativt låga flöden av farligt gods på sträckorna. Frekvensen för olycka med farligt gods på Kontinentalbanan har beräknats till en olycka ungefär var 30 000:e år, vilket motsvarar en grundfrekvens av $3,14 \cdot 10^{-5}$ per år. Motsvarande på Öresundsbanan beräknas till $5,66 \cdot 10^{-4}$ per år, vilket motsvarar en olycka ungefär var 1 700:e år. Den låga individrisken i kombination med ett relativt lågt personantal inom området medför att samhällsrisken inte bedöms bli dimensionerande med avseende på riskbilden för planområdet. Planbeskrivningen har förtydligats enligt detta.

Riskutredningen identifierar också riskobjekt inom depåområdet med potentiell påverkan på Kontinentalbanan. Utredningen beskriver riskreducerande åtgärder som begränsar risken till acceptabla nivåer. Åtgärderna regleras av detaljplanen och beskrivs i planbeskrivningen.
11. Planbeskrivningen har kompletterats så att det framgår att anläggningar för laddning i drift ska uppfylla skyddskraven enligt SFS 2016:363 Förordning om elektromagnetisk kompatibilitet samt att järnvägens radiotrafik samt signal-, el- och teleanläggningar inte får störas. Det framgår

också i planbeskrivningen att begränsning av elektromagnetisk påverkan eller signalpåverkan på bussdepåns omgivning är en fråga för tillstånd och tillsyn.

12. *Se stadsbyggnadskontorets kommentarer under rubriken "Insats vid brand – tillfartsvägar" på följande sida.*

Riksintresse Totalförsvaret 3 kap. 9 § MB

Länsstyrelsen noterar att egenskapsbestämmelsen för kvartersmark, korsmark inte har reglering av totalhöjd. Detaljplanen har enbart reglerat högsta nockhöjd inom korsmark. Länsstyrelsen utläser av planhandling att planområdet inom korsmark *"kommer att förse med ett flertal tekniska anläggningar utöver anläggningar för laddning av elbussar.* Plankartan anger *"Marken får endast förse med komplementbyggnader och anläggningar tillhörande bussdepån".* I planbeskrivningen anges bakgrunden till planbestämmelsen *"Planområdet får förse med en huvudbyggnad samt anläggningar och mindre komplementbyggnader. Bestämmelsens syfte är att förbinda att planområdet förse med större byggnader utöver huvudbyggnaden.*

Länsstyrelsen saknar reglering av totalhöjd inom korsmark och efterfrågar ett klagörande då detta kan påverka riksintresse för totalförsvaret. Planområdet ligger utanför sammanhållen bebyggelse enligt Försvarmaktens definition (områden som utgör tätort är utifrån Lantmäteriets översiktskarta 1:250 000). Om kommunen avser att totalhöjd ska vara under 20 meter ger länsstyrelsen rekommendationen att reglera detta så behöver inte Försvarmakten bli hörda i nästa skede. Om kommunen inte reglerar totalhöjden och den användning som förslås kan innefatta anläggningar över 20 meter måste Försvarmakten bli hörda och kan då ha synpunkter på detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Plankartan har kompletterats med en bestämmelse som reglerar högsta totalhöjd till 8 meter på all korsmark och prickmark, samt en bestämmelse som reglerar att behyvningsmaster får finnas till en högsta totalhöjd av 20 meter på korsmark och prickmark, dock inte på prickmark närmast Kontinentalbanan och de närliggande bostäderna.

Hälsa och säkerhet - risk för olyckor, farligt gods

Samrådsredogörelsen och MKB:n hänvisar till riskutredningen från 2022-09-29 där det anges ett antal riskreducerande åtgärder. Kommunen bedömer att, om de angivna åtgärderna vidtas, finns det inga hinder ur risksynpunkt att anlägga bussdepån. Länsstyrelsen konstaterar samtidigt att planhandlingarna redogör för att det *"vid brand i bussar på depåområdet kan det bli nödvändigt att tillfälligt stoppa järnvägstrafiken eller utrymma bostäder och andra byggnader i bussdepåns närområde."*

Länsstyrelsen menar att inte alla riskreducerande åtgärder har säkerställts på plankarta och bedömer att det fortfarande finns hinder utifrån risksynpunkt gällande markens lämplighet för sitt ändamål.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Riskutredningen (Afrö 2023-03-13) anger att det kan bli nödvändigt att tillfälligt stoppa järnvägstrafiken eller utrymma bostäder och andra byggnader i bussdepåns närområde vid brand. Anledningen är rökutveckling. Det är naturligt att rökutveckling vid brand i bebyggt område kan föranleda utrymning av byggnader eller tillfälligt stopp i tågtrafik.

Detaljplanen har kompletterats avseende åtgärder som begränsar risker kopplade till brand till acceptabla nivåer. Kompletteringen omfattar både planbestämmelser och planbeskrivningen.

Se också stadsbyggnadskontorets kommentarer under rubrikerna "Insats vid brand – tillfartsvägar", "Brandvatten" och "Risk för olyckor och påverkan på riksintresse för kommunikationer" nedan.

Insats vid brand - tillfartsvägar

Planhandling redogör inte för hur räddningstjänst har möjlighet för insats från minst två olika håll inom uppställningsytan för bussar. **(1)** Länsstyrelsen noterar att i illustrationsplan är infarten placerad nordost i Firmagatans förlängning men infarten är inte reglerad med planbestämmelse på plankarta. **(2)** Länsstyrelsen noterar även att vid sydostlig vind och kraftig brand i bussuppställningen riskerar tillfartsvägen i Firmagatans förlängning hindras av rökutveckling eller värmestrålning. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Möjlighet till insats från minst två håll inom uppställningsytan för bussar är en fråga för insatsplaneringen i projekteringen i samråd med Räddningstjänsten. Dessutom är bussdepåns interna logistik beroende av att uppställningsytan är åtkomlig från minst två håll. Stadsbyggnadskontoret känner sig trygg med att åtkomst från två håll säkras i projekteringen.*
2. *Bussdepåns koppling till gatunätet kommer att vara beroende av den allmänna gata som planeras i dp 5781. Stadsbyggnadskontoret ser det som osannolikt att depån inte skulle förses med in- och utfarter från gatan.*
3. *Planområdet har utökats med en yta som kopplar planområdet till Lockarpsvägen söder om den planerade bulleravskärningen. Ytan är försedd med prickmark och bestämmelsen j₁ "Utfart till Lockarpsvägen tillåts inte". Ytan kan hårdgöras och användas av räddningstjänsten i nödfall, t.ex genom att forcera skalskydd såsom stängsel, men den kan inte användas som utfart för bussar eller andra fordon.*

Brandvatten

Länsstyrelsen utläser av samrådsredogörelsen att det inte finns tillräcklig kapacitet i VA Syds ledningar för att försörja bussdepån med vatten för brandbekämpning vilket betyder att bussdepån kan komma att behöva tillhandahålla eget vatten för brandbekämpning.

Länsstyrelsen utläser att en dagvattendamm med en fördröjningsvolym på 4000 m³ behövs för att fördröja dagvatten inom planområdet. Planhandlingen redogör att ett alternativ är att använda vatten från dagvattendammen som brandvatten.

Länsstyrelsen saknar redogörelse för volymen av brandvatten som behövs för att räddningstjänst ska kunna göra en insats vid fullskalig brand på bussdepån. Länsstyrelsen menar att kommunen behöver bedöma och redogöra för vilken volym av vatten som behövs vara ständigt tillgänglig i dagvattendammen för att kunna förse räddningsinsats med vatten vid storskalig brand. Om dammen utgör en skyddsåtgärd i form av brandvattendamm bör detta säkerställas med 4 kap. 14§ 1 PBL och villkoras med 4 kap. 14§ 4 PBL. Se även synpunkter under "Risk för översvämning och miljö kvalitetsnormer för vatten".

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Risikutredningen (Afry 2023-03-13) har kompletterats med data för erforderlig mängd släckvatten. Utredningen anger att det minsta tillgängliga flödet ska vara 1 200 liter per minut under två timmar. Det motsvarar 144 kubikmeter. Detaljplanen möjliggör anläggningar för förvarande av 144 kubikmeter vatten. Det kan vara cisterner, underjordiska kassetter, dagvattendammen eller annat. Planbeskrivningen har kompletterats enligt detta. Utformning av tekniska system för brandsläckning fastslås i projekteringen och bygglov i samråd med Räddningstjänsten.

Risk för olyckor och påverkan på riksintresse för kommunikationer

Risikutredning föreslår att skydd av riksintresset Kontinentalbanan genom reduktion av strålningspåverkan på kontaktledning. Detta kan enligt utredningen göras genom olika alternativa åtgärder eller en kombination av flera åtgärder. **(1)**

Riskutredning föreslår att *”Endast ej störningskänslig bebyggelse där personer endast vistas tillfälligt tillåts inom 30 m från respektive järnväg (avståndet gäller från spårmittpå närmaste spåret)”*. Länsstyrelsen bedömer att inte tillräcklig hänsyn tagits då egenskapsbestämmelsen korsmark *”Marken får endast förses med komplementbyggnader och anläggningar tillhörande bussdepån”* sträcker sig fram till 15 meter från Riksintresse för kommunikationer - järnväg. Prickmark *”mark får ej förses med byggnad”* tar vid 15 meter från spårmittpå. **(2)**

Länsstyrelsen bedömer att planförslag inte har tagit hänsyn till föreslagna riskreducerande åtgärder kopplade till riksintresse för kommunikationer samt människors hälsa och säkerhet. Tillräcklig hänsyn har inte tagits i planförslaget då flera av de riskreducerande åtgärder inte tillgodoses utifrån riskhänsyn.

- Att ett plank uppförs mellan uppställningsplats och järnväg med en minsta höjd 4 meter samt med brandteknisk klass E 60 har inte säkerställts på plankarta. **(1)**
- Om och hur ett släcksystem är genomförbart har inte redogjorts för i planhandling och dess genomförandebeskrivning utan hänskjuts till efterföljande prövning. **(1)(3)**
- Skyddsavstånd på minst 30 m mellan mark som möjliggör uppställning av bussar och järnvägen har inte säkerställts på plankarta. **(1)**
- Länsstyrelsen konstaterar att planhandling inte reglerat att avåkningsskydd för förekommande fordon ska finnas där körbara ytor gränsar mot järnvägsområde med minsta avstånd mellan väggkant och järnvägsspår om 10 meter. **(4)**

Riskutredning föreslår att *”Endast ej störningskänslig bebyggelse där personer endast vistas tillfälligt tillåts inom 30 m från respektive järnväg (avståndet gäller från spårmittpå närmaste spåret)”*. Länsstyrelsen bedömer att inte tillräcklig hänsyn tagits då egenskapsbestämmelsen korsmark *”Marken får endast förses med komplementbyggnader och anläggningar tillhörande bussdepån”* sträcker sig fram till 15 meter från Riksintresse för kommunikationer - järnväg. Prickmark *”mark får ej förses med byggnad”* tar vid 15 meter från spårmittpå. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Såsom riskutredningen (Afy 2023-03-13) anger kan Kontinentalbanans kontaktledningar skyddas med de i utredningen angivna alternativa åtgärderna. Plankartan har kompletterats med bestämmelserna m₅ ”Brandskyddsskärm ska finnas mot järnvägen längs ytor avsedda för uppställning av bussar. Brandskyddsskärmen ska uppföras i brandteknisk klass E60 och med lägsta höjd 4 meter över uppställningsytan” och a₃ ”Startbesked får inte ges för byggnad förrän brandskyddsskärm enligt bestämmelsen m₅ har kommit till stånd”. De övriga alternativa åtgärderna är ett tekniskt släcksystem och ett skyddsavstånd på 30 meter från närmaste spårmittpå till uppställningsytan för bussar. Det tekniska släcksystemet kan inte regleras i detaljplan. Ett avstånd på 30 meter mellan bussarnas uppställningsytor och närmaste spårmittpå bedöms kraftigt försvåra bussdepåns möjligheter att klara sin interna logistik. Eftersom åtgärderna anges som alternativa i riskutredningen, bedömer stadsbyggnadskontoret att det räcker att en av dem regleras med bestämmelse i detaljplanen.*
2. *Planområdet fram till 30 meter från närmaste spårmittpå har försetts med prickmark.*
3. *Planbeskrivningen har kompletterats med en mer utförlig beskrivning av det släcksystem som anges som ett alternativ i riskutredningen. Riskutredningen och planbeskrivningen har kompletterats med data om erforderligt flöde och volym av släckvatten. Användningsbestämmelsen T₁ möjliggör anläggningar tillhörande bussdepån. Där ingår tekniska anläggningar såsom släcksystem. Detaljplanen möjliggör det släcksystem som beskrivs i riskutredningen. Utformning av tekniska system för brandsläckning fastslås i projekteringen och bygglov i samråd med Räddningstjänsten.*

4. I sitt samrådsyttrande skrev Trafikverket att avåkningskydd ska finnas mot järnvägen. Därefter har Trafikverket meddelat stadsbyggnadskontoret att det inte finns ett behov av ett avåkningskydd. Däremot vill Trafikverket att det ska uppföras ett påkörningskydd mot teknikhuset vid Kontinentalbanan. Plankartan har därför kompletterats med bestämmelsen m_6 "Påkörningskydd ska finnas mot teknikhuset i fastigheten Lockarp 29:4".

Stängsel

Länsstyrelsen saknar redogörelse för om befintligt stängsel längs järnvägarna lämnas intakt. Länsstyrelsen informerar att omkring Trafikverkets teknikhus vid Kontinentalbanan är stängsel placerat utifrån bl.a. elsäkerhetsregler och stängsel här eller på annan plats får inte förändras utan tillstånd från Trafikverket.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Trafikverket har ett teknikhus på sin fastighet Lockarp 29:4, intill planområdet. Teknikhuset omges av ett stängsel som ägs av Trafikverket. Stängslet löper i fastighetsgränsen, två meter från teknikhuset, förutom i nordväst där stängslet går diagonalt in på kommunens fastighet Lockarp 27:15. Syftet är att ge tillgång till teknikhuset från Lockarp 29:4. Det saknas dock servitut för stängslet inom Lockarp 27:15. Planområdesgränsen har ändrats efter granskningen så att det följer stängslet. Ytan mellan planområdesgränsen och fastighetsgränsen är ungefär 17 kvadratmeter och ska övergå till Lockarp 29:4 genom fastighetsreglering. Detta tas upp i planbeskrivningen.

Risk för översvämning och miljö kvalitetsnormer för vatten

Fördröjningsbehovet av dagvatten behöver säkerställas genom planbestämmelser enligt 4 kap 14§ pkt 1 och 4 kap 14§ pkt 4 PBL. En specifik yta för dagvattenhantering och släckvatten bör redovisas på plankartan så att det framgår att tillräckliga och lämpliga ytor för hantering av dagvatten avsätts (4 kap 14§ pkt 1 PBL) samt åtföljas av villkor om att lov eller startbesked inte få ges innan en skydds- eller säkerhetsåtgärd vidtagits på tomten (4 kap 14§ pkt 4 PBL).

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Plankartan har kompletterats med bestämmelserna m_3 "Damm som kan fördröja och rena minst 4 000 kubikmeter dagvatten ska finnas. Dammen ska vara försedd med ett dämt utlopp och tät botten. Utflödet får vara maximalt 1,0 liter per sekund och hektar" och a_2 "Startbesked får inte ges för byggnad förrän dagvattendamm enligt bestämmelsen m_3 har kommit till stånd".

Hälsa och säkerhet – buller från verksamhet

Sedan samrådet har infarten till bussdepå flyttats, från att vara belägen vid Firmagatan, till att i granskningsskedet ligga utanför planområdet inom fastigheten Lockarp 27:33 i en annan pågående planprocess för detaljplan Dp 5781. Bussdepån är beroende av den tillfartsgata som planeras på fastigheten Lockarp 27:33 i Dp 5781. Därutöver så har de två olika detaljplaneprocesserna tagit fram var sin bullerutredning som båda bedömt påverkan från depå utifrån att bussdepån ska utgöra uppställningsplats för 200 bussar. Dp 5781 räknar med 1800 fordonsrörelser medan aktuell detaljplan räknar med 1600 fordonsrörelse på allmän väg. **(1)**

Bullerutredningen tillhörande detaljplan för bussdepå redogör för att tillfartsgatan utanför planområdet förväntas få 1600 fordonsrörelser per dygn, varav cirka 25 procent utgörs av tung trafik. Det antas att den stora strömmen bussar ut från depån på morgonen sker innan klockan 05.30 och den stora strömmen till depåerna på eftermiddagen sker efter klockan 18.00. Planhandling redogör för att "Ekvivalent ljudnivå vid fasad överskrider 55 dBA vid de tre bostäderna närmast den allmänna vägen. Som högst beräknas den ekvivalenta ljudnivån vid fasad till 59 dBA. Maximal ljudnivå från vägtrafik vid fasad beräknas som högst till 79 dBA dagtid och till 83 dBA

nattetid. Den maximala ljudnivå nattetid beräknas som 5:e högsta under hela natten då flertalet av fordonsrörelserna till och från depån sker.” Utredningen visar att gällande riktvärden för verksamhetsbuller och trafikbuller klaras vid bostäders fasader och uteplatser, förutsatt att bulleravskärmande åtgärder vidtas såsom bullskyddplank, fasadåtgärder i form av fönster och ventilbyten för att säkerställa ljudnivån inomhus för befintliga bostäder utanför planområdet. Planhandling delger att mer detaljerade bullerberäkningar kan behöva redovisas av exploatören i samband med bygglovsansökan.

Länsstyrelsen menar att det är problematiskt att infartsvägen som bussdepån är beroende av hanteras i en annan detaljplaneprocess som inte tagit höjd för de trafikrörelser och bullerpåverkan som bussdepån som verksamhet ger upphov till. Länsstyrelsen anser att de två parallella detaljplaneprocesserna borde ha redogjort för, bedömt och säkerställt bullerproblematiken gentemot de befintliga bostäderna. **(2)**

Länsstyrelsen bedömer att befintliga bostäder påverkas av planförslaget och att det inte går att säkerställa att bullerreducerande åtgärder för bostäder genomförs då bostäderna ligger utanför planområdet. Föreslagna åtgärder går därför inte villkora enligt Plan- och bygglagen (PBL) och inte heller att följa upp i efterföljande prövning. **(3)**

Sammantaget har bullerpåverkan på befintlig bostadsbebyggelse som konsekvens av planens genomförande inte hanterats.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Bullerutredningen till detaljplanen dp 5781 är baserad på felaktiga data avseende antalet fordonsrörelser till och från bussdepån. Antalet fordonsrörelser på den allmänna gatan beräknas bli 438 tunga fordon och paketbilar samt 1 175 lätta fordon, vilket blir sammanlagt 1 613 fordonsrörelser. Dessa är fördelade enligt:*
 - 1 175 lätta fordon till och från bussdepån*
 - 0 lätta fordon till och från Lockarp 27:33*
 - 388 bussar till och från bussdepån*
 - 15 transporter till och från bussdepån*
 - 35 transporter till och från Lockarp 27:33*
- 2. Marken för den planerade allmänna gatan tillhör fastigheten Lockarp 27:33. Fastigheten utgör planområdet för detaljplanen dp 5781. Både dp 5781 och dp 5644 kommer att vara beroende av gatan. Dp 5781 avses att tas upp i stadsbyggnadsnämnden för beslut om antagande i april 2023. Dp 5644 avses att tas upp i stadsbyggnadsnämnden för beslut om godkännande i april 2023 och i kommunfullmäktige för beslut om antagande i juni 2023. Eftersom dp 5781 sannolikt kommer att vinna laga kraft före dp 5644 är det naturligt att gatan tillhör dp 5781.*
- 3. Syftet med att reglera buller vid fasad i detaljplan är att ge byggnaderna förutsättningar att klara riktvärden för inomhusbuller. Om ljudnivåerna inte överskrider riktvärdena vid fasad har detaljplanen gett byggnaderna tillräckligt goda förutsättningar för att klara riktvärden för inomhusbuller.*

Förändringen av gatan tolkas som väsentlig ombyggnad. Beräkningsresultaten för vägbuller jämförs därför med riktvärdena i proposition 1996/97:53. Naturvårdsverket anger att 55 dBA ekvivalentnivå inte bör överskridas vid fasad för bostäder vid väg. Naturvårdsverket anger också att i de fall som utombusbullret inte kan reduceras till lägre än 55 dBA ekvivalent nivå, bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids. Naturvårdsverket anger dessutom, för tillsynsändamål avseende bostäder uppförda före 1998, att skyddsåtgärder eller andra försiktighetsmått behöver övervägas om vägbuller vid fasad överskrider 65 dBA ekvivalent nivå. Eftersom

bostäderna är byggda före 1998 och ligger utanför de två planområdena, och eftersom ekvivalentnivån vid fasad blir som högst 54 dBA med det bullerskyddsplank som regleras i detaljplanen dp 5781, är det inte aktuellt att ytterligare beakta inomhusbuller i de två detaljplanerna.

Miljöfarlig verksamhet

Länsstyrelsen utläser av planhandling att kommunen bedömer att bussdepån utgör miljöfarlig verksamhet och omfattas av anmälningsskydd och måste anmälas till kommunens miljöförvaltning före start av att anlägga, bygga eller driva verksamheten. Länsstyrelsen menar att transporter till och från bussdepån kan vara en följdverksamhet enligt 16 kap. 7 § MB. Vidare menar Länsstyrelsen att verksamheten kan inbegripa vad som avses i 9 kap. 1 § pkt 3 MB.

Bulleravskärmning

Det framgår av planhandlingarna att bullerreducerande åtgärd i form av en bulleravskärmning (m1 – skydds mot störningar) inom planområdet är nödvändig för att säkerställa att bullervärden från industribuller innehålls för befintliga bostäder. Säkerställande av att bullerreducerande åtgärd har enbart reglerats med stöd av 4 kap. 12 § punkt 2 (skyddsåtgärder för att motverka störningar från omgivningen). Länsstyrelsen menar att detta skydd måste åtföljas av villkor om att lov eller startbesked inte få ges innan en skydds- eller säkerhetsåtgärd vidtagits på tomten (4 kap. 14 § punkt 4 PBL).

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Plankartan har kompletterats med bestämmelserna m₁ "Bullerskydd i form av bullerskyddsvall eller en kombination av bullerskyddsvall och bullerskyddsplank ska finnas till en lägsta höjd av 5 meter över markhöjden i planområdesgränsen mot fastigheten Lockarp 27:18", m₂ "Bullerskydd i form av bullerskyddsvall eller en kombination av bullerskyddsvall och bullerskyddsplank ska finnas till en lägsta höjd av 6 meter över markhöjden i planområdesgränsen mot Lockarpsvägen", m₄ "Entré till tvätthall ska förses med bulleravskärmning" och a₁ "Startbesked får inte ges för byggnad förrän bullerskyddsåtgärd enligt bestämmelserna m₁ och m₂ har kommit till stånd".

Hälsa och säkerhet – vibrationer

En vibrationsutredning avseende byggnadsskada och komfortstörning inomhus har utförts. Utredningen redogör för risk för störning från vibrationer, komfortvibrationer, från buss- och personbilstrafik till och från bussdepån, med riktvärdet 0,4 mm/s RMS för måttlig störning och 1,0 mm/s RMS för sannolik störning.

Utredningen konstaterar att det finns en risk att riktvärdet för komfortstörning kommer överskridas för de byggnader som ligger intill tillfartsgatan gällande trafik till och från bussdepån. Utredningens slutsats är att det rekommenderas att en vibrationsmätning görs på bjälklaget inomhus i den närmaste bostaden, för att mäta vibrationer från aktuell busstyp på den aktuella vägen. Vibrationshastigheten i mm/s RMS mäts både i vertikal- och horisontal riktning.

Länsstyrelsen saknar bedömning och ställningstagande i planhandling gällande påverkan på befintliga bostäder utanför planområdet kopplat till störning från vibrationer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Vibrationernas styrka beror på fordonens vikt och stötdämpning, vägens beskaffenhet, undergrunden och byggnadernas grundläggning. Komfortvibrationer inomhus beror även på bjälklagets styvhet och spännvidd. Eftersom bostäderna är befintliga kan det inte förutsättas att de är byggda enligt Boverkets gällande byggregler. Det är därför mycket svårt att göra en prognos av resulterande vibrationer.

Stadsbyggnadskontoret konstaterar också att riktvärdena för komfortstörning härstammar från Svensk standard, vilket är en branschorganisation, inte en myndighet. Riktvärdena är därmed inte bindande och föranleder inte bestämmelser i detaljplanen.

Risker - elektromagnetiska fält och transformatorstationer

Länsstyrelsen noterar att bussdepån kommer vara avhängig ett eller flera mottagningsställverk för el. Länsstyrelsen bekräftade i samrådskedet behovet av att en bedömning av alstring av elektromagnetiska fält behöver göras. I granskningshandling konstateras ”Givet utförande i brandklass F1 ställs inga krav på skyddsavstånd till byggnadsdel inom SS-EN 61936-1.”

Plankartan saknar dock reglering om att ställverk ska utföras i brandklass F1. Om detta är förutsättningen för att utesluta påverkan på människors hälsa och säkerhet så behöver detta regleras på plankarta. **(1)**

Länsstyrelsen konstaterar vidare att plankartan möjliggör att högspänningsledning blir luftburen vilket gör att bedömning gällande luftburen högspänningsledning behöver hanteras. Planhandling redogör inte för påverkan på människors hälsa och säkerhet kopplat till möjlig luftledning i granskningshandling. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Plankartan har kompletterats med bestämmelsen ”Transformatorstationer och liknande anläggningar ska utföras i brandklass F1 eller högre”. Bestämmelsen gäller i hela planområdet.*
- 2. Nätutredningen (EOn 2022-03-07) framhåller att det enda tekniskt och ekonomiskt realistiska alternativet för bussdepåns elförsörjning är anslutning från EOn:s ställverk i Fosieby, via kablar i slinga till bussdepåns kundstation. Utredningen anger att kablarna förläggs i schakt. Dessutom finns det inga anslutningspunkter för luftburen högspänning vid planområdet. Stadsbyggnadskontoret bedömer det som osannolikt att bussdepåns elförsörjning skulle ske genom luftburen högspänningsledning.*

Länsstyrelsens rådgivning

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

Information om fornlämningar

En fördjupad arkeologisk förundersökning genomfördes inom planområdet hösten 2021. Vid denna identifierades och avgränsades två fornlämningar. Sedan dess har planområdet förändrats på så sätt att det nu bara är den ena fornlämningen som berörs av planen. Fornlämningen heter L2022:2192 och är en boplats. Vid exploatering måste först en arkeologisk (slut)undersökning genomföras då fornlämningen undersöks och tas bort helt och hållet. För att Länsstyrelsen ska bevilja tillstånd till en arkeologisk undersökning då fornlämningen tas bort, krävs vanligen att detaljplan har vunnit laga kraft.

Länsstyrelsens bedömning

Mot bakgrund av de brister som Länsstyrelsen har påtalat i yttrandet kan Länsstyrelsen i det här skedet inte utesluta en prövning enligt 11 kap. PBL gällande riksintresse, kommunikationer, riksintresse för totalförsvaret, risk för översvämning, miljö kvalitetsnormer för vatten, risk för människors hälsa och säkerhet avseende buller, elektromagnetiska fält samt till risk för olyckor, om planen antas utan kompletteringar och förtydligande redovisning som visar på markens lämplighet i förhållande till föreslagen markanvändning.

Kommunala lantmäterimyndigheten Malmö stad, diarienummer SBN-2019-114-119:
Stryk uppgifter om fastigheterna Lockarp 27:17, 27:27, 27:31 och 27:32. Dessa fastigheter är inte berörda i denna detaljplan (stycke 3-5). **(1)**

Ändra rubriken Lockarp 29:4 till Lockarp 27:15 **(2)**

Den befintliga transformatorstationen inom fastigheten Lockarp 29:4 öster om fastigheten Lockarp 27:15 behöver fri access inom 5 meter i alla riktningar. Detta tryggas lämpligen med servitut inom de delar som berör fastigheten Lockarp 27:15. **(3)**

Stryk meningen om Plankartan reglerar..... transformatorstationen. **(4)**

En elledning löper längs Kontinentalbanan i fastigheten Lockarp 29:4 och till en liten del i fastigheten Lockarp 27:15. Planområdet inom fastigheten Lockarp 27:15 är försett med en bestämmelse om markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar som lämpligen tryggas med ledningsrätt eller servitut. **(5)**

Busstoppsplatser kommer att bildas genom fastighetsreglering av fastigheter inom planområdet. Allmän plats Natur kommer att ligga kvar på Malmö kommuns fastighet. **(6)**

Ledningar som kommer att förläggas eller finnas kvar inom kvartersmark säkras lämpligen genom att servitut eller ledningsrätter bildas för dess ändamål. Initiativ till bildande av ledningsrätt tas av berörd ledningshavare. **(7)**

Ansökningar om förändringar av fastigheter, ~~gemensamhetsanläggningar~~ och ledningsrätter ska lämnas till Lantmäterimyndigheten Malmö stad. **(8)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Planbeskrivningen har ändrats enligt yttrandet.
2. Planbeskrivningen har ändrats enligt yttrandet.
3. Trafikverket har informerat stadsbyggnadskontoret att det räcker med att deras stängsel säkras. Stängslet löper i fastighetsgränsen, två meter från teknikhuset, förutom i nordväst där stängslet går diagonalt in på kommunens fastighet Lockarp 27:15. Syftet är att ge tillgång till teknikhuset från Lockarp 29:4. Det saknas dock servitut för stängslet inom Lockarp 27:15. Planområdesgränsen har ändrats efter granskningen så att det följer stängslet. Ytan mellan planområdesgränsen och fastighetsgränsen är ungefär 17 kvadratmeter och ska övergå till Lockarp 29:4 genom fastighetsreglering. Detta tas upp i planbeskrivningen
4. Planbeskrivningen har ändrats enligt yttrandet.
5. Planbeskrivningen har ändrats enligt yttrandet.
6. Planbeskrivningen har ändrats enligt yttrandet.
7. Planbeskrivningen har ändrats enligt yttrandet.
8. Planbeskrivningen har ändrats enligt yttrandet.

Trafikverket, diarienummer SBN-2019-114-127:

Trafikverket förutsätter att befintligt stängsel längs järnvägarna lämnas intakt. Omkring vårt teknikhus vid Kontinentalbanan är stängsel placerat utifrån bl.a. elsäkerhetsregler och stängsel här eller på annan plats får inte förändras utan tillstånd från Trafikverket. **(1)**

I planbeskrivningen bör beaktande av åtgärder för att förebygga störningar förtydligas, för att säkerställa att anläggningar för laddning i drift uppfyller skyddskraven enligt SFS 2016:363 Förordning om elektromagnetisk kompatibilitet. **(2)**

”Skyddskrav

6 § Utrustning ska med hänsyn till tillämpbar teknik vara konstruerad och tillverkad så att den

1. inte alstrar en elektromagnetisk störning som överskrider en nivå som tillåter radio- eller teleutrustning eller annan utrustning att fungera som avsett, och

2. har en sådan tålighet att den elektromagnetiska störning som kan förväntas vid avsedd användning inte medför att utrustningens funktion försämras i en oacceptabel utsträckning.

En fast installation ska dessutom installeras enligt god branschpraxis och i enlighet med information om hur de ingående komponenterna är avsedda att användas för att uppfylla skyddskraven”

Trafikverket förutsätter att bussdepån designas på sådant sätt att den inte orsakar störningar på Trafikverkets järnvägsanläggningar, dvs. att radiotrafiken samt signal- el- eller teleanläggningar inte störs som i sin tur kan påverka driften av järnvägstrafiken. Om det visar sig att anläggningen stör järnvägstrafiken kommer Trafikverket tvingas begära att anläggningen stängs av. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Stängslet löper i fastighetsgränsen, två meter från teknikhuset, förutom i nordväst där stängslet går diagonalt in på kommunens fastighet Lockarp 27:15. Syftet är att ge tillgång till teknikhuset från Lockarp 29:4. Det saknas dock servitut för stängslet inom Lockarp 27:15. Planområdesgränsen har ändrats efter granskningen så att det följer stängslet. Ytan mellan planområdesgränsen och fastighetsgränsen är ungefär 17 kvadratmeter och ska övergå till Lockarp 29:4 genom fastighetsreglering. Detta tas upp i planbeskrivningen.
2. Planbeskrivningen har kompletterats så att det framgår att anläggningar för laddning i drift ska uppfylla skyddskraven enligt SFS 2016:363 Förordning om elektromagnetisk kompatibilitet samt att järnvägens radiotrafik samt signal-, el- och teleanläggningar inte får störas. Det framgår också i planbeskrivningen att begränsning av elektromagnetisk påverkan eller signalpåverkan på bussdepåns omgivning är en fråga för tillstånd och tillsyn.

Kommunala och regionala organ

Tekniska nämnden, diarienummer SBN-2019-114-134:

Grönytefaktorn

Det bör förtydligas hur grönytefaktorn för fastigheten är beräknad. Detta för att eventuellt kunna justera upp siffran, då det bör finnas förutsättningar för mer grönska inom kvartersmarken. **(1)**

Buller

Det är otydligt om verksamhetsbuller kan regleras i plan och hur detta i så fall skall göras. Enligt planbeskrivningen visar bullerutredningen på att det inte går att beräkna bullret inomhus. Detta bör kunna genomföras med hjälp av liknande verksamheter på andra platser som är jämförbara, så att buller i sin helhet kan behandlas i detaljplanen. Riktlinjer (naturvårdsverket) för fasadvärden och rekommendationer (Folkhälsomyndigheten) för inomhusbuller borde kunna tas med. **(2)**

Dagvatten

Det är otydligt huruvida klimatfaktor har använts för att beräkna dagvatten. Det står olika i olika delar av planbeskrivningen. Det är viktigt att beräkningarna är med klimatfaktor. **(3)**

Trafik

På sidan 40 i planbeskrivningen är det otydligt var en framtida hållplats för buss kommer att placeras. Skrivningen kan uppdateras efter senaste informationen i frågan (kontakt kan tas med kollektivtrafikplanerare på FGK) **(4)**

Övrigt

Generellt i handlingarna refereras till fastigheten Lockarp 27:15. Vi vill uppmärksamma om att det bara är del av denna fastighet som är aktuell. **(5)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Grönytefaktorn har justerats från 0,15 till 0,2. Beräkning av grönytefaktorn redogörs för i tillhörande utredning (Regionfastigheter 2023-03-21).*
2. *Plankartan har kompletterats med bestämmelserna m_1 "Bullerskydd i form av bullerskyddsvall eller en kombination av bullerskyddsvall och bullerskyddsplank ska finnas till en lägsta höjd av 5 meter över markhöjden i planområdesgränsen mot fastigheten Lockarp 27:18", m_2 "Bullerskydd i form av bullerskyddsvall eller en kombination av bullerskyddsvall och bullerskyddsplank ska finnas till en lägsta höjd av 6 meter över markhöjden i planområdesgränsen mot Lockarpsvägen", m_4 "Entré till tvättball ska förses med bulleravskärmning" och a_1 "Startbesked får inte ges för byggnad förrän bullerskyddsåtgärd enligt bestämmelserna m_1 och m_2 har kommit till stånd".*

Bullerutredningen (Efterklang 2023-03-10) och planbeskrivningen visar att bullerriktvärden vid fasader och möjliga uteplatser klaras om de bulleravskärmande åtgärderna som regleras av detaljplanen utförs.

Syftet med att reglera buller vid fasad i detaljplan är att ge byggnaderna förutsättningar att klara riktvärden för inomhusbuller. Om ljudnivåerna inte överskrider riktvärdena vid fasad har detaljplanen gett byggnaderna tillräckligt goda förutsättningar för att klara riktvärden för inomhusbuller. Stadsbyggnadskontoret bedömer att en jämförelse med andra situationer där bostäder ligger nära verksamheter inte skulle ge tillförlitliga data.

3. *Klimatfaktor 1,25 enligt Svenskt vattens publikation P110 har använts för att beräkna både dagvatten och skyfallsvatten. Planbeskrivningen innehöll ett fel som nu har rättats.*
4. *Planbeskrivningen har justerats enligt yttrandet.*
5. *Planbeskrivningen har justerats enligt yttrandet.*

Miljönämnden, diarienummer SBN-2019-114-148:

Miljönämnden tillstyrker förslaget till detaljplan.

Miljönämnden har följande synpunkter som bör beaktas i det fortsatta arbetet med planförslaget:

- Markföroreningsituationen behöver klargöras innan området bebyggs. Grundvattnen behöver analyseras. Den administrativa bestämmelsen a1 behöver omformuleras.
- Förekomsten av radon inom normalriskintervallet behöver utredas. Alternativt bör radonsäker byggnation väljas utifrån försiktighetsprincipen.
- Dagvattendammen i planområdet är anmälningspliktig till miljöförvaltningen och bör inte belastas med släckvatten vid brand.
- Planbeskrivningen behöver förtydliga hur skyfallsfrågan löses.

- Ett resonemang bör föras om potentiell olägenhet för närboende kopplad till områdets belysning.

Betydande miljöpåverkan

Detaljplanen antas innebära en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap. 3 § miljöbalken. Den betydande miljöpåverkan som behandlas av miljökonsekvensbeskrivningen avser kulturmiljö och risker för olyckor. Detaljplanen antas medföra en måttlig till stor negativ inverkan på riksintresset *M 128 Foteviken-Glostorp* som avser bevara en kulturhistoriskt värdefull miljö. Miljönämnden bevakar inte kulturmiljöfrågan som remissinstans.

Planområdet gränsar till två riksintressen för kommunikationer: Ystadbanan och kontinentbanan. Dessa spår trafikeras av transporter med farligt gods. Miljökonsekvensbeskrivningen anger att riskerna för olyckor kopplade till transport av farligt gods minimeras med de planbestämmelser som inarbetats i planförslaget. Räddningstjänsten bevakar riskfrågan kopplat till transport av farligt gods.

Miljökonsekvensbeskrivningen gör även en bedömning avseende detaljplanens inverkan på de nationella miljökvalitetsmiljömålen. Detaljplanen bedöms ha en viss motverkan beträffande Ett rikt odlingslandskap och God bebyggd miljö, då jordbruksmark tas i anspråk och viss förlust av kulturmiljövärden sker. Beträffande målen Ingen övergödning och Levande sjöar och vattendrag bedöms planförslaget med de föreslagna reningsåtgärderna medverka till uppfyllelse av målen. Miljönämnden instämmer i miljökonsekvensbeskrivningens bedömning om påverkan på miljökvalitetsmålen.

Miljönämnden instämmer i miljökonsekvensbeskrivningens bedömning om påverkan på miljökvalitetsmålen.

Markföroreningar (1)

Miljöförvaltningen handlägger ett ärende med diarienummer MN-2020-3164 angående föroreningssituationen inom detaljplaneområdet. Vid undersökningar inom området har föroreningar i form av bekämpningsmedel och oljeföroreningar påvisats i mark i halter över MKM (Naturvårdsverkets generella riktvärden för mindre känslig markanvändning). Grundvattnet har inte kunnat uttas inom fastigheterna Lockarp 27:19 och 27:20.

Miljönämnden bedömer att planbeskrivningen inte ger en fullständig bild av föroreningssituationen inom detaljplaneområdet.

Miljönämnden kan utifrån det underlag som idag finns gällande markföroreningsfrågan inte göra bedömningen att marken är lämplig i enlighet med 2 kap. 5 § 1p PBL. Genom användandet av bestämmelserna i 4 kap. 14 § PBL som anger att markföroreningar måste vara avhjälpta inför startbesked, behöver inte markens lämplighet enligt ovan paragraf (PBL 2:5) vara löst i detaljplaneskedet. Däremot behöver en bedömning kunna göras om marken kan göras lämplig utifrån tekniska och ekonomiska förutsättningar. Stadsbyggnadskontoret ansvarar för denna bedömning. Miljönämnden kan enbart svara på frågan i relation till en hälsoparameter. Miljönämnden bedömer inte detaljplanens ekonomiska genomförbarhet.

Utifrån parametern hälsa kan miljönämnden emellertid konstatera att utredningsunderlaget behöver kompletteras innan området bebyggs och används i det syfte detaljplanen anger.

Miljönämnden vill poängtera att det föreligger en risk med att vänta med undersökningar av föroreningar i grundvatten och jord till projekterings- eller byggskedet. Grundvattenföroreningar kan vara mycket kostsamma att åtgärda. Om kostnader för avhjälpandeåtgärder i praktiken omöjliggör utnyttjandet av bygggrätterna denna detaljplan garanterar kan ett skadeståndsansvar åläggas kommunen.

Stadsbyggnadskontoret har emellertid inkommit med en kompletterande kostnadsuppskattning för saneringsåtgärder inom området. Miljönämnden kan inte se att de uppskattade kostnaderna skulle kunna inverka på detaljplanens genomförbarhet. Miljönämnden vill dock poängtera att inte bara avhjälpandeåtgärder utan även utredningar hänskjuts till bygglovsskedet (inför startbesked) genom användandet av bestämmelserna i 4 kap. 14 § PBL i denna detaljplan.

Miljönämnden anser att det krävs ytterligare undersökningar av mark och grundvatten inom ramen för markföroreningsärendet innan området bebyggs.

De påvisade föroreningarna över MKM utgörs dels av PAH-H i en avgränsad punkt inom Lockarp 27:19, dels av DDT inom Lockarp 27:19 och 27:20 där det bland annat förekommit växthus och fruktodling. PAH-M har påvisats i halter över Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig markanvändning (KM) men under riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM) i samma punkt som PAH-H påvisats över MKM. Bekämpningsmedlen hexaklorcyklohexan (HCH) och Endosulfan har påvisats inom Lockarp 27:19 och 27:20, men i låga halter som av konsulten som utrett föroreningssituationen inte bedömts utgöra en risk. Miljönämnden delar bedömningen gällande risk kopplad till HCH och Endosulfan.

Miljönämnden anser att kompletterande prover behöver tas för att kunna avgöra om PAH-föroreningen är endast lokalt förekommande i den punkt där det påvisats, eller om PAH förekommer i höga halter även i resterande delar av egenskapsområdet. DDT-föroreningen är inte avgränsad och kompletterande prover behöver tas även med avseende på DDT. I undersökningen av området har ingen provtagning utförts med avseende på asbest. Inom fastigheterna Lockarp 27:19 och 27:20 har det tidigare funnits växthus som nu är rivna. I äldre växthus har asbestinnehållande fog varit frekvent förekommande. I planbeskrivningen rekommenderas visuell bedömning kring rivna byggnader avseende asbest. Miljönämnden bedömer att föreslagen visuell bedömning även bör kompletteras med uttag av prover avseende asbest i anslutning till de rivna växthusen. Miljönämnden anser att kompletterande provtagning för klassning av massor behöver uttas med avseende på samtliga påträffade bekämpningsmedel. Miljönämnden anser att föroreningarna behöver utredas ytterligare, avseende PAH, och avgränsas innan området bebyggs.

Vid tidigare provtagningar har grundvattenrör installerats inom fastigheterna Lockarp 27:19 och 27:20, men grundvatten inte påträffats på det djup som rören installerats. Miljönämnden anser att grundvatten inom dessa fastigheter behöver provtas inom ramen för markföroreningsärendet eftersom eventuella hälsorisker med föroreningar i grundvattnet inte har utvärderats vid tidigare provtagningar.

Eftersom föroreningar som kan innebära risker för människors hälsa har påvisats inom detaljplaneområdet har en administrativ bestämmelse skrivits in i plankartan, om att innan startbesked lämnas för byggnad ska markföroreningar vara avhjälpna (PBL 4:14). Miljönämnden anser att planbestämmelsen är befogad. Den administrativa bestämmelsen a1 bör dock formuleras som en generell bestämmelse för alla lovpliktiga åtgärder inom planområdet eftersom påträffade föroreningar inte avgränsats och eftersom föroreningar har påträffats även utanför egenskapsområdet för planbestämmelsen.

Inför fortsatta undersökningar bör en provtagningsplan skickas in till miljöförvaltningen för granskning innan undersökningen planeras att utföras så att risken för omtag i provtagningen minimeras.

Miljöfarlig och störande verksamhet (2)

Det framgår av planbeskrivningen att bussdepån bedöms vara en miljöfarlig verksamhet enligt 9 kap. 1§ miljöbalken och omfattas av 1§ miljöprövningsförordningen. Det är positivt att det framgår i planbeskrivningen att verksamheten är anmälningspliktig till miljöförvaltningen.

Miljönämnden saknar emellertid ett resonemang om potentiell olägenhet kopplad till de belysningsmaster som ska anläggas på området. Påverkas närboende och i så fall till vilken grad?

Omgivningsbuller (3)

Miljönämnden bedömer att de åtgärdsförslag som föreslås i form av vallar och plank ger förutsättningar att klara gällande rikt- och gränsvärden i Naturvårdsverkets rapport 6538 om industri- och annat verksamhetsbuller samt i proposition 1996/97:53 (punkt 4.4.4, väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur).

Radon (4)

Planområdet tangerar normalriskområde för radon. Miljönämnden anser att markradonfrågan bör utredas i samband med marktekniska utredningar och redogöras för i planbeskrivningen. Radonskyddade konstruktioner krävs om normalrisk konstateras. Vid osäkerhet bör radonsäker byggnation väljas utifrån försiktighetsprincipen.

Dagvatten (5)

Dagvattenhantering beskrivs knapphändigt i planbeskrivningen. Miljönämnden bedömer emellertid att en ändamålsenlig dagvattenhantering kan ordnas i projekteringskedet i samarbete med VA Syd. Det bör dock framgå av planbeskrivningen att föreslagen dagvattendamm ska anmälas till miljöförvaltningen senast sex veckor innan anläggandet eftersom den sörjer för flera fastigheter och har en renande funktion (jfr. 9 kap, 2 och 7 §§ miljöbalken samt 13 och 14 §§ förordning om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd).

För att skydda, samt minska belastningen på dagvattendammen bör en oljeavskiljare anläggas före inloppet till dagvattendammen och eventuellt en försedimentationsanordning före den. Även en avstängningsventil kan installeras före inlopp till dagvattendamm som vid skyfall och eventuella oförutsedda utsläpp kan stängas av och i stället leda sådant vatten till en anordning skild från dagvattendammen.

Användning av dagvatten vid brand (6)

Dagvattendammen kan med fördel användas för att ta brandsläckningsvatten ifrån. Dagvattendammen bör dock inte användas för att ta emot släckvatten. Anordning för att uppsamla släckvatten bör anläggas skilt från dagvattendammen då risken för allvarlig miljöskada föreligger om dagvattendammen används som mottagare av släckvatten som kan innehålla mycket höga halter föroreningar som inte får spridas till recipienten Risebergabäcken eller vidare till vattenförekomsten Sege å.

Skyfall (7)

Skyfallsvatten som genererar höga flöden bör avledas till annan yta innan det når dagvattendammen (avloppsanordningen). Höga flöden till dagvattendammen kan skada den och leda till att sedimenterande föroreningar i dagvattendammens sediment går i suspension vilket i sin tur kan föranleda spridning av förorening till recipienten.

På s.11 i planbeskrivningen framgår att dagvatten- och skyfallsutredningen föreslår en översiktlig höjdsättning av marken. På s.7, samt i plankartan kan emellertid utläsas att ingen höjdsättning av kvartersmark görs. Miljönämnden saknar ett resonemang i planbeskrivningen om varför höjdsättning på kvartersmark inte regleras även om dagvatten- och skyfallsutredningen föreslår detta. Det är, utan höjdsättning och utifrån planhandlingarna,

svårt att bedöma huruvida skyfallsfrågan är löst. Planbeskrivningen hänvisar till en principiell övergripande höjdsättning som dagvatten- och skyfallsutredningen utgått ifrån, men redogör inte för hur denna höjdsättning ser ut. Miljönämnden utgår ifrån att den markmodulering som antagits i dagvatten- och skyfallsutredningen ska bli vägledande i projekteringen. Miljönämnden förordar därför att planbeskrivningen kompletteras med bildmaterial från utredningen för ökad tydlighet. Det är viktigt att detaljplanen visar att kringliggande fastigheter inte påverkas negativt av ökade vattenmängder till följd av detaljplanens genomförande, speciellt då området gränsar till två fastigheter som utgör riksintresse för kommunikationer (järnväg), som inte bör belastas av ytavrinning från planområdet.

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

Planområdet har avgränsats i förhållande till tidigare utbredning för att mildra konflikten med riksintresset för kulturmiljövård (M 128 Foteviken-Glostorp). I den södra gränsen av fastigheten Lockarp 27:20 finns en poppelallé om 76 träd som omfattas av det generella biotopskyddet. Allén beräknas vara planterad på 1940-talet och har nått sin beräknade livslängd. Biotopskyddsdispens har givits för att ta ned allén, med motkrav om att återplantera den, inom eller utanför planområdet. Området söder om huvudbyggnaden regleras som NATUR i plankartan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Planbeskrivningen har kompletterats med en utförligare beskrivning av föroreningsituationen. Marken inom planområdet har provtagits i flera omgångar. I ett första skede genomfördes en översiktlig markundersökning. Resultatet gjorde gällande att två egenskapsområden kunde identifieras (område A och B). Inom område A, där tidigare växthus legat, påträffades en förorening av polycykliska aromatiska kolväten (PAH). Inom område B som utgör en stor majoritet av markytan inom planområdet underskreds samtliga analyserade prover åtgärdsålet (mindre känslig markanvändning). I samband med den översiktliga markundersökningen gjordes en bedömning att område B inte behöver utredas vidare.

För område A genomfördes en fördjupad markundersökning. PAH-föroreningen som påträffades i den översiktliga markundersökningen avgränsades. I den fördjupade markundersökningen påträffades också DDT över riktvärdet för mindre känslig markanvändning. DDT-föroreningen innebär en risk för markmiljön, men bedöms inte innebära en risk för människors hälsa.

Inom och i närheten av planområdet har flera grundvattenrör installerats. Tillrinningen har generellt varit dålig. I två grundvattenrör har dock provtagning kunnat ske. Ett av rören ligger strax öster om fastigheterna Lockarp 27:19 och Lockarp 27:20 och ett av rören ligger strax söder om planområdet. Förhöjda halter av både arsenik och nickel har påträffats i grundvattnet, men under livsmedelsverkets riktvärden för dricksvatten.

Förslag på avhjälpandeåtgärder har tagits fram samt en översiktlig kostnadskalkyl för vad avhjälpandeåtgärder kan kosta. Sammantaget bedömer stadsbyggnadskontoret att föroreningsituationen är tillräckligt klarlagd för att kunna göra en bedömning att marken går att göra lämplig för en bussdepå. Därför har en bestämmelse införts i plankartan som villkorar att startbesked inte får ges för huvudbyggnaden förrän markföroreningar har avhjälpats.

2. Planbeskrivningen har kompletterats så att det framgår att det är sannolikt att bussdepån förses med belysning för att möjliggöra arbete under dygnets mörka timmar. Det framgår också att det är viktigt att det tas hänsyn till omgivningen då utombusbelysning planeras men att belysningsanläggningars utformning är en fråga för bygglövsprocessen, inte detaljplanen. Utöver det har plankartan försetts med bestämmelser som begränsar högsta totalhöjd av belysningsmaster till 20 meter.

3. *Plankartan har kompletterats med bestämmelserna m_1 "Bullerskydd i form av bullerskyddsvall eller en kombination av bullerskyddsvall och bullerskyddsplank ska finnas till en lägsta höjd av 5 meter över markhöjden i planområdesgränsen mot fastigheten Lockarp 27:18", m_2 "Bullerskydd i form av bullerskyddsvall eller en kombination av bullerskyddsvall och bullerskyddsplank ska finnas till en lägsta höjd av 6 meter över markhöjden i planområdesgränsen mot Lockarpsvägen", m_4 "Entré till tvättball ska förses med bulleravskärmning" och a_1 "Startbesked får inte ges för byggnad förrän bullerskyddsåtgärd enligt bestämmelserna m_1 och m_2 har kommit till stånd".*
4. *Byggnader kan radonsäkras med tekniska lösningar. Det är inte en fråga för detaljplan.*
5. *Planbeskrivningen har fördjupats avseende dagvatten. Plankartan har kompletterats med bestämmelserna m_3 "Damm som kan fördröja och rena minst 4 000 kubikmeter dagvatten ska finnas. Dammen ska vara försedd med ett dämt utlopp och tät botten. Utflödet får vara maximalt 1,0 liter per sekund och hektar" och a_2 "Startbesked får inte ges för byggnad förrän dagvattendamm enligt bestämmelsen m_3 har kommit till stånd".*
6. *Utformning av system för omhändertagande av släckvatten är en fråga för detaljprojekteringen snarare än detaljplanen.*
7. *Planbeskrivningen har fördjupats avseende skyfall. Dagvattenutredningen visar att planen kan genomföras med en höjdsättning som hindrar att vatten rinner på markytan från planområdet till fastigheter utanför planområdet vid ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25. Plankartan är försedd med bestämmelsen "Marken ska höjdsättas så att vatten inte kan rinna på mark från planområdet till fastigheten Lockarp 29:4. Höjdsättningen ska minst vara dimensionerad för ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25". Bestämmelsen gäller i hela planområdet. Riksintressena för kommunikationer ligger inom fastigheten Lockarp 29:4.*

Dagvattenutredningen innehåller en översiktlig höjdplan. Eftersom exakta höjder inte är projekterade vore det olämpligt att fastslå höjder i plankartan. Höjdplanen återges i dagvattenutredningen och dess bilagor. Höjdsättningskartorna är dock så pass detaljerade att det inte vore möjligt att återge dem i planbeskrivningen med bibehållen läslighet. Utredningen är tillgänglig hos stadsbyggnadskontoret.

Arbetsmarknads- och socialnämnden, diarienummer SBN-2019-114-121:

Arbetsmarknads- och socialnämnden avstår från att yttra sig över Dp 5644.

Servicenämnden, diarienummer SBN-2019-114-143.2:

Servicenämnden ställer sig positiv till detaljplanens syfte och har inga invändningar mot förslaget.

Kulturnämnden - Malmö Muséer, diarienummer SBN-2019-114-135:

Kulturnämnden anser att det är positivt att planområdet minskat i storlek. På så sätt minskar även utbredningen i samt påverkan på det agrara landskapet. Den föreslagna byggnaden kommer dock genom sin storlek att visuellt dominera landskapet. Den idag upplevda gränslinjen mellan landsbygd och stadsområdet blir mycket mera påtaglig och distinkt. Kulturnämnden menar därför att åtgärder som kan göras för att minska byggnadens visuella inverkan på landskapet är viktiga. Till exempel trädplanteringar.

Kulturnämnden anser fortsättningsvis att detaljplanen inte medför påtaglig skada på riksintresset för kulturmiljövård, M 128.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Plankartan är försedd med bestämmelsen NATUR i ett användningsområde söder om det enda egen-skapsområde som möjliggör en huvudbyggnad. Användningsområdet kan med fördel planteras med

träd. Stadsbyggnadskontoret bedömer dock att det inte är lämpligt att reglera plantering av träd i en detaljplan.

Plankartan är också försedd med utformningsbestämmelser b_1 , f_1 , f_2 och f_3 som reglerar huvudbyggnadens totalhöjd, fasadutformning, takutformning och kulörsättning så att byggnadens visuella påverkan på omgivningen begränsas.

VA Syd - avfall, diarienummer SBN-2019-114-112:

Planbeskrivningen har ändrats i enlighet med de synpunkter som framfördes i samrådsskedet.

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

VA Syd – vatten och avlopp, diarienummer SBN-2019-114-136:

Planbeskrivningen:

Planen/plankartan möjliggör för ett dagvattenmagasin, men tvingar inte. Utförandet av ett dagvattenmagasin är ett måste för genomförandet av planen och ska därför vara tvingande. Magasinsvolymen på 4000 kbm ska skrivas in i planen. **(1)**

Planområdet befinner sig idag utanför verksamhetsområdet för dagvatten och VA SYD har inte för avsikt att upprätta verksamhetsområde för dagvatten i och med detaljplanen. Det ska framgå i planbeskrivningen under Teknisk Försörjning att området inte ingår i verksamhetsområdet för dagvatten. **(2)**

Under Teknisk Försörjning står att: ”Vattenförsörjning och spillvatten har utretts av Afry 22-04-26.” Enligt ovanstående utredningen konstateras bara att anslutning till spillvatten och dricksvatten kan ske till befintliga ledningar i Lockarpsvägen. Och att VA SYDs ledning i gatan inte kan försörja brandbekämpning inne på fastigheten. Det står inget om vilka volymer dricksvatten som kommer att behövas och hur mycket spillvatten som släpps ut. Vi kan inte se att denna utredning gjorts och vi kan därför inte bedöma om och var anslutning kan ske. Detta får utredas vid servisanmälan, som ska göras till VA SYD vid bygglov. **(3)**

I samrådet bedömde VA SYD att: ”servisanslutning till spillvattennätet kan ske i Lockarpsvägen, om kapaciteten i VA SYDs ledningsnät är tillräcklig.” Förutsättningarna har dock ändrats sedan samrådet och bland annat har fastigheten Lockarp 27:19 och 27:15 tillkommit till planområdet. Lockarp 27:19 har i dagsläget en spill- och vattenservis i norr. Befintliga serviser ska användas om möjligt. Vilket innebär att Lockarpsvägen kanske inte är lämpligaste anslutningspunkt. **(4)**

2.6 Markreservat för allmännyttiga ändamål & punkt 4.3 och 4.4 Ekonomiska och fastighetsrättsliga genomförandefrågor: Det finns inget servitut för befintlig spill- och vattenledning på Lockarp 27:15, förmodligen för att fastigheten ägs av Malmö Stad. Ledningen måste få en rättighet, som ska skrivas in på fastigheten. Rättigheten ska följa med fastigheten vid fastighetsförrättningen/försäljningen. Initiativ för bildandet av rättigheten ska tas av Malmö Stad och göras i samband med försäljningen av Lockarp 27:15. **(5)**

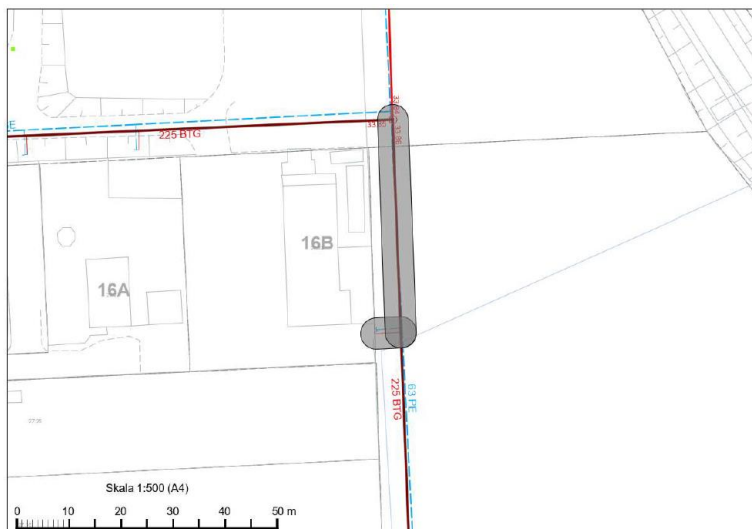
4.2 Tekniska Genomförandefrågor, Brand: Brandvattenförsörjning kan inte ordnas i samråd med VA SYD. Fastighetsägaren får själv ordna brandvattenförsörjning. **(6)**

5.2 Planområdet, Teknisk Försörjning, Ledningar: Markreservat för underjordiska ledningar på Lockarp 27:15 behövs. Ledningarna försörjer idag fastigheten 27:32 och Lockarp 27:19 med vatten och avlopp. I framtiden ska Lockarp 27:32 fortsatt försörjas med vatten och avlopp från denna ledning. **(7)**

Plankartan:

U-område, inklusive prickmark, för befintliga VA-ledningar i norr på fastigheten Lockarp 27:15 ska finnas på plankartan. U-området behöver vara 3 meter på vardera sida om spillvattenledningen. **(8)**

Markerat i grått nedan.



Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Plankartan har kompletterats med bestämmelserna m_3 "Damm som kan fördröja och rena minst 4 000 kubikmeter dagvatten ska finnas. Dammen ska vara försedd med ett dämt utlopp och tät botten. Utflödet får vara maximalt 1,0 liter per sekund och hektar" och a_2 "Startbesked får inte ges för byggnad förrän dagvattendamm enligt bestämmelsen m_3 har kommit till stånd".
2. Det framgår redan i planbeskrivningen under rubriken 2.4 Teknisk försörjning att planområdet inte ingår i verksamhetsområdet för dagvatten.
3. Planbeskrivningens avsnitt 2.4 Teknisk försörjning har kompletterats med information om att lämpliga anslutningspunkter för färskvatten och spillvatten utreds vid servisanmälan som görs till VA Syd i samband med bygglovsansökan.
4. Planbeskrivningens avsnitt 2.4 Teknisk försörjning har kompletterats med information om att fastigheten Lockarp 27:19 i dagsläget har en spill- och vattenservis i planområdet.
5. Planbeskrivningens avsnitt 4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor har kompletterats med information om att de befintliga spill- och dagvattenledningarna i fastigheten Lockarp 27:15 saknar servitut och bör förses med servitut eller ledningsrätt.
6. Planbeskrivningens avsnitt 4.2 Tekniska genomförandefrågor har kompletterats med information om att det sannolikt inte finns tillräcklig kapacitet i VA Syds ledningar för att försörja bussdepån med vatten för brandbekämpning och att bussdepån kan komma att behöva tillhandahålla sitt eget vatten för brandbekämpning samt att exploatör ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd i samband med bygglov. Riskutredningen (Afy, 2022-09-29) och planbeskrivningen har också kompletterats med data för erforderligt flöde och volym av brandsläckningsvatten.
7. Planbeskrivningens avsnitt 5.2 Planområdet har kompletterats med information om de befintliga ledningarna.
8. Plankartan har kompletterats med ett u-område och prickmark enligt yttrandet. Planbeskrivningen har kompletterats enligt plankartan.

Kommunekologen, Malmö stad, diarienummer SBN-2019-114-138:

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.

Poppelallén planeras tas ner för att göra plats för bussarna, dispens gavs av Länsstyrelsen i november 2020 med krav om ersättning. Ersättningsträd kan med fördel vara av en annan, mer långlivad art än poppel men viktigast är att det är inhemska trädslag. Träd som planteras inom planområdet, som ersättning för poppelallén eller i övrigt, bör skyddas från fällning och skador i detaljplanen eftersom det tar tid för träd att få höga naturvärden. **(1)**

I nordväst planläggs för bullerskydd som med fördel kan anläggas i form av en vall, och det beskrivs att den även skulle kunna utgöra en grönstruktur. Tillförordnad kommuneolog ser detta som en viktig möjlighet och föreslår att planbestämmelsen kompletteras med bestämmelsen NATUR för området var bullerskyddet planeras. Detta möjliggör mer naturanpassade lösningar och underhåll över tid. Med tanke på närliggande naturområden bör till exempel 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.

(2)

I detaljplanen regleras inte hantering av dagvatten annat än att möjliggöra för en dagvattendamm inom området. Utredningar som gjorts inom ramen för planläggningen visar att dagvatten måste renas inom planområdet för att inte försämra möjligheterna för Sege å att uppnå satt miljö kvalitetsnorm samt god ekologisk- och kemisk status. Tillförordnad kommuneolog menar därför att det behöver säkerställas att dagvattendammen realiserar samt att den utformas på ett sådant sätt att detta förhindras. Dammen kan gärna utformas med naturliga lösningar för att bidra till biologisk mångfald. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Det är inte möjligt att i detaljplan reglera skydd av träd som ännu inte har planterats.*
2. *Användningsbestämmelsen NATUR kan endast tillföras allmän platsmark. Eftersom bullret kommer att härröra från kvartersmark är det fastighetsägarens ansvar att uppföra och sköta en bullervall. Bullervallen ska därför ligga på kvartersmark.*
3. *Plankartan har kompletterats med bestämmelsen m₃ ”Damm som kan fördröja och rena minst 4 000 kubikmeter dagvatten ska finnas. Dammen ska vara försedd med ett dämt utlopp och tät botten. Utflödet får vara maximalt 1,0 liter per sekund och hektar” och a₂ ”Startbesked får inte ges för byggnad förrän dagvattendamm enligt bestämmelsen m₃ har kommit till stånd”. Av planbeskrivningen framgår att en dagvattendamm kan bidra till planområdets biologiska mångfald.*

Tillgänglighetsrådgivaren, Malmö stad, diarienummer SBN-2019-114-110:

Vi har inga synpunkter på föreslagen detaljplan.

Region Skåne - regionala utvecklingsnämnden, diarienummer SBN-2019-114-140:

Region Skåne ser positivt på planförslaget som möjliggör för Skånetrafikens nya stora bussdepå i Malmö. Detta går i linje med Regionplan för Skåne 2022 – 2040 som i planeringsprincip 2.2 iii lyfter fram vikten av att verka för att tillgodose kollektivtrafikens behov av ytor gällande spårreservat, depåer och stationer i den fysiska planeringen.

Funktionen med en depå i Lockarp är strategiskt viktig för att uppnå en kollektivtrafik i Malmö som motsvarar de åtaganden som Region Skåne och Malmö stad har gentemot staten i Sverigeförhandlingen/storstadsavtal, samt nödvändig för att kunna erbjuda en kollek-

tivtrafik i och runt Malmö som är ett reellt alternativ till bilen. Det är mycket ont om realistiska alternativ till Lockarp för en depå av den här omfattningen. Utan depån blir kollektivtrafiken i Malmö i ökande grad otillräcklig, och fler personer tvingas resa med bil till arbete, studier och fritidssysselsättningar. En sådan negativ utveckling skulle i sin tur innebära ökade behov av plats för biltrafik, såsom i form av breddade vägar och fler körfält på inre och yttre ringväg. En bussdepå i Lockarp är därför en viktig hörnsten i en varsam markanvändning.

Region Skåne vill påminna om vikten av att anslutningsvägar till planområdet utformas och dimensioneras med in- och utfartsmöjligheter så att trafiken till och från depån liksom transporter till och från den kan utföras på ett snabbt och säkert sätt. **(1)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Tillfartsgatan i fastigheten Lockarp 27:33 planeras i detaljplanen dp 5781 och utformas för det förväntade trafikflödet. Trafikutredningen (WSP, 2019-05-20) visar att det intilliggande befintliga gatunätet ger tillräcklig framkomlighet.

Övriga remissinstanser

LRF Malmö Kommungrupp, diarienummer SBN-2019-114-131:

Kommungruppen i Malmö ställer sig frågande till valet av plats för uppställning av bussar i sådan storlek och antal som det handlar om i detta fall. På en sådan otillgänglig plats som denna. Utav ett antal orsaker.

- Det nämns i texten att antalet fordon ska öka från 20st till 1600st men bara 25 % av dessa ska vara tung trafik . 25% av 1600 är förövrigt 400 och inte som nämns i texten 200.

Kommungruppen ställer då frågan vad är det för sorts transporter som ska ske i övriga 75% närmare bestämt ca 1200 transporter av övrigt slag?.Kan detta vara så bra med tanke på miljön. Kommungruppen anser att detta är en dåligt uträknad kalkyl och borde revideras till något som är mer verklighetsanpassat. **(1)**

Redan här borde man ha tänkt på en alternativt bättre placerad plats. Personal som tar sig fram och tillbaka från sin arbetsplats är ju givet men kommer alla förare påbörja och avsluta sina arbetspass på denna plats? Antalet personer som får vistas på området och även har depån som sin fasta arbetsplats är ju till mångt och mycket begränsat av antalet personer som får vistas i varje byggnad samtidigt pga bla gasledningens placering på det aktuella området och gällande regler för byggnader i närheten av gasledningen. **(2)**

- Valet av plats gör att transporter till och från uppställningsområdet blir komplicerad då det redan idag är mycket trafik i det aktuella området och mkt begränsat med plats. För de boende inom området kommer det att vara väldigt störande med denna ökning av trafik och även mkt svårare att ta sig till sina bostäder än vad det är idag. **(3)**

- Kommungruppen har ingenstans kunnat utläsa vad man har för tänkbara konsekvenser vid en kollision mellan ett fordon och en elbuss vid transport till och från depån på gatorna i anslutning till depån. Vad blir följderna av en brand i en elbuss på dessa gator. Elfordon går med dagen metoder inte att släcka utan måste brinna ned och slockna av sig själv. Vad får det då för konsekvenser för andra bussar som ska till och från depån? Risken för en kollision måste anses öka när det är så många fler fordon i rörelse inom ett sådant begränsat område som det är frågan om. **(4)**

- Vad får brand i en elbuss på de aktuella gatorna för konsekvenser för personer som bor och även har sin arbetsplats inom det aktuella området? Även här måste den onormalt höga

belastningen av tunga elfordon tas i beaktande jämfört med den mängd av elfordons som rullar på övrigt trafiknät inom Malmö. (4)

- Kommungruppen anser även att en brand inne på depåområdet skulle kunna få mkt större konsekvenser på den spårbundna trafiken än de som anges i beskrivningarna under risker och säkerhet sidorna 18-22 i planbeskrivningen. Med bla betydligt längre stillestånd på spårbunden trafik än den som anges i planbeskrivningen. Detta medför i sin tur betydande kostnader för samhället i övrigt. (5)

- Att välja en sådan plats som nu är gjord medför att varje person som ska till och från depåområdet måste lösa det på egen hand då de kommunala förbindelserna i det aktuella området är i det närmaste obefintliga. Denna lösning ökar därmed belastningen på miljön och det aktuella vägnätet i området. Detta genom att många av dessa personer då kommer att lösa det med egen bil. Samåkning är väldigt svårt att lösa med ett sådant yrke som busschaufför där arbetspassen varierar väldigt mycket (6)

- Kommungruppen i Malmö föreslår att man i första hand använder marken till den odling som idag sker på marken. Det kan inte nog understrykas vikten av att vi i Sverige ökar vår självhushållningsgrad och då använder all odlingsbar mark till att odla på och inte förlitar oss på att det går att importera maten. Det är även ur miljösynpunkt lämpligt att maten produceras i närheten av var den konsumeras. I detta fall ligger det ett packeri för grönsaker i direkt anslutning till marken. Därifrån är det möjligt att transportera grönsakerna direkt ut till butik. Mycket närmare från jord till bord går det inte att få det. I andra hand föreslår Kommungruppen att marken används till energi framställning genom tex solpaneler då den geografiska placeringen för detta ändamål passar bra på denna plats. (7)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. I bullerutredningen (Efterklang 2022-11-30) framgår att antalet fordon beräknas bli 1 175 lätta fordon plus depåns 388 bussar (194 bussar i vardera riktningen). Därutöver beräknas 15 transporter till och från bussdepån och 35 transporter till och från fastigheten Lockarp 27:33 tillkomma. Det blir sammanlagt 1 613 fordonsrörelser.
2. Gasledningens inverkan på möjlig markanvändning har utretts (Structor, 2020-03-20). Detaljplanen är försedd med bestämmelsen "Marken får inte förses med byggnad" inom 100 meter från gasledningen.
3. Trafikutredningen (WSP, 2019-05-20) visar att det intilliggande befintliga gatunätet ger tillräcklig framkomlighet.
4. Riskutredningen (Afrý, 2022-09-29) identifierar skyddsobjekt och riskobjekt. Busstrafik och personbilar utanför depåområdet tillhör inte skydds- eller riskobjekten.
5. Risker förknippade med brand i depåområdet beskrivs i planbeskrivningen enligt riskutredningen (Afrý, 2022-09-29). Stadsbyggnadskontoret har inte sett rön eller data som skulle motivera ett ifrågasättande av riskutredningens resultat.
6. I planbeskrivningens avsnitt 5.2 Planområdet beskrivs en utveckling av kollektivtrafiken i närområdet.
7. Detaljplaneförslaget är upprättat i enlighet med översiktsplanen. Gällande översiktsplan (antagen av kommunfullmäktige 2018-05-31) anger markanvändningen för detaljplaneområdet som Bebyggelse samt Nytt verksamhetsområde (fastigheterna Lockarp 31:1 och 27:15) och Existerande verksamhetsområde (fastigheterna 27:19 och 27:20). Den gällande översiktsplanens platspecifika riktlinjer preciserar markanvändningen som Tekniska samhällsfunktioner och Läge för bussdepå. Granskningsförslaget till ny översiktsplan för Malmö (juni 2022) anger markanvändningen för detaljplaneområdet som Bebyggelse samt Existerande verksamhetsområde och Nytt

verksamhetsområde. Plats-specifika riktlinjer i granskningsförslaget till ny översiktsplan preciserar markanvändningen enligt: "Den sydöstra delen av verksamhetsområdet Lockarp ska reserveras för en kollektivtrafikdepå."

E.ON (Energidistribution, Gasol, Biofor), diarienummer SBN-2019-114-128:

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har inga synpunkter.

Weum Gas AB, diarienummer SBN-2019-114-118:

Nordion Energi, där Weum Gas AB och Swedegas AB ingår, har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Nordion Energi har ingen erinran på planen då våra yttranden har tillgodosetts i samrådsskedet och efter kontakt med Maria Nilsson.

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd, diarienummer SBN-2019-114-120:

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd har yttrat sig i samrådsskedet och vidhåller de då framförda synpunkterna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd samrådsyttrande (diarienummer SBN-2019-114-75) återges nedan:

"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. (2) 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. (3) Det är av största vikt att dagvattenhanteringen i området inte påverkar Miljökvalitetsnormen (MKN) för vatten. Påverkar verksamheten MKN för vatten är den inte tillåtlig. Vattnet från området kommer att nå Råsebergabäcken och vidare till Sege å. (2)

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). (2)

Miljökvalitetsnormerna 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. (2) 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. (1) 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. (4) VA hanteringen är inte heller redovisad i planen. Bussträttar 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. (5)

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." (6)

Stadsbyggnadskontorets svar:

- 1. Påverkan på vattenkvalitet har utretts inom planarbetet (Afry 2020-03-17, Afry 2020-10-05 och Afry 22-04-26). Den sistnämnda utredningen har tillkommit efter samrådet. Resultaten redovisas i planbeskrivningen.*

2. *Dagvattenutredningen (Afry 2022-04-26) visar att kvartersmarkens dagvatten måste renas innan det kan lämna planområdet. Utredningen visar också att en dagvattendamm inom depåområdet kan fördröja och rena dagvattnet så att recipientens mål för miljö kvalitetsnormer inte äventyras. Plankartan har kompletterats med bestämmelser som reglerar en dagvattendamm enligt utredningens specifikationer.*
3. *Planbeskrivningen har kompletterats med en text om oljeavskiljare.*
4. *Den korrekta siffran är 1,0 liter per sekund och hektar. Den redovisas i dagvattenutredningen och planbeskrivningen samt ingår i bestämmelsen m₃.*
5. *Planbeskrivningens avsnitt 2.4 Teknisk försörjning har kompletterats med information om att lämpliga anslutningspunkter för färskvatten och spillvatten utreds vid servisanmälan som görs till VA Syd i samband med bygglövsansökan.*
6. *Utredningarna bedömer att bussdepån inte riskerar att äventyra möjligheten för sydvästra Skånes kalkstenar att uppnå satt miljö kvalitetsnorm eller god ekologisk och kemisk status. Detta framgår av planbeskrivningen.*

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Ägare till fastigheten Lockarp 27:17, diarienummer SBN-2019-114-113:

Hej

Jag fick ritningar och detaljplan för beskrivning angående era planer med jag är inte riktigt med det som ni har planerat. Skickar nedan mini video klipp hur ser det ut från min balkong just nu och tror inte att jag vill titta på nån Bussdepån. Vill ha möte med någon och andra grannar är inte med.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadsbyggnadskontoret svarade fastighetsägaren 2023-01-10 enligt följande: "Ni är välkommen att delta i granskningsmötet, se bifogad information. Handläggare kommer då att vara på plats för att svara på frågor. Önskar ni lämna ett yttrande så går det bra, se instruktioner i Underrättelse om granskning"

Ägare till fastigheten Lockarp 27:17, diarienummer SBN-2019-114-130:

Hej

Jag har funderat angående Detaljplan för fastigheterna Lockarp 31:1 enligt ritningar såg jag en ganska stor ändring i vårt område det blir ganska många bussar som ska passera dagligen mest som kommer att känna av detta är jag efter som jag är närmst den gatan. Enligt ritningen står det en bullerplank redan nu hörs det mycket när lastbilar passerar buller plus vibrationen tom tåg hörs när den passerar järnvägen. Mitt hus är byggt 1978 modullent hus tror inte att den klarar av allt detta fasad består av tegel, isolering ull 160mm och gips gavelväggar 120mm träreglar och ovanvåning där uppe har jag tre sovrum och bottenvåning ett sovrum som är mot den gatan då tanke med insyns från gata. Ovanvåning balkong sidan mot depå just nu ser jag natur landskap riktig avslappning om ni bygger depå då kommer jag se på bussar den stora byggnad och bullerplank total värdelös blir man instängd både baksidan och framsidan. Tror inte att man kan sälja till någon som vill bo mitt i industri området själv vet inte vad ska jag göra har lagt en massa pengar på renovering

Alternativ kanske om ni köper ut??? Vet ej

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Den allmänna gatan och bullerplanket regleras i detaljplan dp 5781. Bullerutredningen (Efterklang 2022-11-30) visar att gällande riktvärden för buller vid fasad och på uteplats klaras med det buller-skyddsplank som beskrivs i utredningen och som regleras i dp 5781.

Om fastighetsägaren vill sälja sin fastighet till Malmö stad ska denne kontakta Fastighets- och gatukontoret vid Malmö stad.

Ägare till fastigheten Lockarp 27:22, diarienummer SBN-2019-114-126:

Våra synpunkter på förslag till plan av bussdepå på Lockarp 31:1 är följande;

Risk för ökad trafik på området där hinder för köra in till våra hus kan uppstå. Då området lockarp saknar kollektivtrafik. Alla restaurang och företagbesök sker med både personbilar och lastbilar. **(1)**

Ovanstående synpunkt medför redan hög grad av buller på området Lockar. **(2)**

Risk för ytterligare buller trots en del bullerutredningar har gjort så kan vi se att det kan medföra en hel del buller då vi som fastighetsägare har/står fortfoarande ut med hel del buller från restauranger och företag som byggdes de senaste åren. **(2)**

På området bor flertal barnfamiljer och äldre som riskerar att utsättas för farlig trafik då vägar i området saknar farthinder. Flertal barn i området har skolskjuts från och till skolor. **(1)**

Vi som fastighetsägare känner inte oss trygga för risk att fler personer vistas i området som kör runt med sina bilar och slänger en del skräpp och annat.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Fastigheten Lockarp 27:22 ligger väster om planområdet, vid Lockarpsvägen. Planförslaget kommer inte att innebära ökad trafik på Lockarpsvägen söder om Firmagatan. I planbeskrivningen framgår att busslinje 37 ska trafikera området.*
- 2. Bullerutredningen (Efterklang 2022-11-30) visar att riktvärden för buller vid fasad och på uteplats klaras med de åtgärder som beskrivs i utredningen och som regleras i detaljplanen.*

Ägare till fastigheten Lockarp 27:26, diarienummer SBN-2019-114-147:

Hej,

Reflektioner ang. bussdepån i Lockarp.

För det första är platsen fruktansvärt illa vald för oss som kommer att beröras.

Vem vill ha 200 bussar omkring sig varje dygn, året runt.

Dessutom tillkommer all övrig transport logistiskt tänkt.

All personal skall ju också ta sig till och från arbetet.

Våra fastigheter kommer ju att bli totalt värdelösa.

Vem kan tänkas vilja bo i denna kommande röra.

Det jag fick till mig är att ni kan tänka er att komma ut och värdera vår fastighet.

Lockarp 27:26

M-ö kommun har ju redan löst in en fastighet. Lockarp27:23

Jag ser fram emot ett svar snarast.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadsbyggnadskontoret svarade sakägaren 2023-01-24.

Verksamhetsbullret vid Lockarp 27:33:s fasader beräknas bli som högst 37 dBA ekvivalent nivå. Det understiger riktvärdet om 40 dBA. Trafikbullret beräknas bli ungefär på samma nivå som det är idag.

Om fastighetsägaren är intresserad av att sälja sin fastighet till kommunen ska den kontakta Malmö stads fastighets- och gatukontor.

Ägare till fastigheten Lockarp 27:27, diarienummer SBN-2019-114-133:

Hej,

Gällande ovannämnda planbeskrivning som vi fått hemskickat. Vi som hör av oss äger fastighet Lockarp 27:27 och vi vill framföra våra synpunkter. Efter genomgång av detaljplanen på planerad bussdepå i anslutning till trafikplats i Lockarp så har vi invändningar på trafikrörelser till och från depåområdet. Från ca 20 till ca 1 600 fordonsrörelser per dygn är fruktansvärt mycket, det är 80 % mer fart än vad det är nu! Vårt hus och gård är precis i den anslutningen där ni planerar en tillfartsgata, det blir mycket mer liv än vad det är i dagsläge. Även om bullerplank ordnas kommer det inte bli tillräckligt för att kunna dämpa oljud. Det är liksom inte speciellt roligt för oss när vi ska sitta på vår gård och behöva höra oväsen från fordon och bussar som körs förbi varje dag. Vi pratar om över 1 600 fordon totalt där 25 procent kommer att utgöras av tung trafik, vi talar även om 200 bussar som rör sig till och från depån där cirka hälften körs nattetid. Det är inte hållbart, det kommer att bli för mycket för oss som bor precis intill.

Vi har fyra barn som bor hemma, våra sovrum befinner sig på den sidan av tomten. Ljudnivån från trafiken kommer att vara så irriterande dels när vi är ute på gården samt när vi sover. Vi upplever att bullerplanken inte kommer att vara något stöd. Vi får även känslan av att friheten kommer att försvinna då när vi är på vår trädgård och ska koppla av och njuta av den lediga tiden som vi får. Allt det kommer att upphöra jämfört med det som vi haft i alla dessa dagar i 17 år om detaljplanen genomförs.

Det måste finnas ett annat alternativ än det som planeras nu för trafikrörelser till och från bussdepån i Lockarp. Vi från fastighet Lockarp 27:27 hoppas på att ni tar hänsyn till våra synpunkter och att ni överser ytterligare på detaljplanen, det är faktiskt inte hållbart med så mycket trafik nära hushåll med barn.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Den allmänna gatan och bullerplanket regleras i detaljplan dp 5781. Bullerutredningen (Efterklang 2022-11-30) visar att gällande riktvärden för buller vid fasad och på uteplats klaras med det bullerskyddsplank som beskrivs i utredningen och som regleras i dp 5781.

Olika möjligheter till tillfartsväg har studerats i planarbetet. Eftersom planområdet omges av järnväg i söder och öster, samt den relativt smala Lockarpsvägen i väster, är det svårt att koppla planområdet till gatunätet på annat sätt än via den planerade allmänna gatan.

Ägare till fastigheterna Lockarp 26:13 och Lockarp 27:18, diarienummer SBN-2019-114-129:

Som ägare till Lockarp 26:13 och 27:18 Vill vi upprepa vad som sagts på sid. 22,23 och 24 i handlingarna.

Men vi vill också yrka på ersättning för förändrat marknadsvärde på Lockarp 26:13 och 27:18.

Vi instämmer att det finns behov av bullervall och plank vid 27:18 för buller och strålkastare in på tomten.

Men denna jättebullervall innebär en kraftig sänkning av marknadsvärdet på fastigheten med minst 2 miljoner av uppskattat värde på 4,2 miljoner.

Aven Marknadsvärdet på 26:13 Virahill påverkas väsentligt här dr det svårt att uppskatta men det är många miljoner.

Bostaden på Virahill kan svårligen användas som bostad med denna Terminal så nära.

Vi yrkar därför att kommunen gör en utredning om Marknadsvärdes förändringen på våra båda Fastigheter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

För frågor om värdering av fastigheter hänvisar stadsbyggnadskontoret till fastighets- och gatukontoret.

Stadsbyggnadskontoret bedömer, baserat på de utredningar som har tagits fram inom planarbetet, att bussdepån kan genomföras enligt detaljplanen utan att de närliggande bostadsfastigheterna uppbör att vara acceptabla boendemiljöer.

Övriga, ej sakägare

Boende på Lockarps kyrkoväg 82, diarienummer SBN-2019-114-109:

Har en undran o synpunkter på nattbelysningen, hittar inte något om det i beskrivningen.

Vill ha en förklaring?

Bor på fastigheten Lockarp 33:3 ca 300 meter söder om bussdepån, har min utsikt åt det hållet.

Vill inte bli bländad av ljuset nattetid, det ska vara mörkt på natten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats så att det framgår att det är sannolikt att bussdepån förses med belysning för att möjliggöra arbete under dygnets mörka timmar. Det framgår också att det är viktigt att det tas hänsyn till omgivningen då utombusbelysning utformas men att belysningsanläggningars utformning är en fråga för bygglovsprocessen.

Boende på Lergöksgatan 132, diarienummer SBN-2019-114-139:

Några frågor kring pågående detaljplan 5644:

Undertecknad, boende på Lergöksgatan 132, Kastanjegården i Malmö, kommer att bli berörd av effekterna av den föreslagna nya bussdepån i Lockarp.

Jag bor i en av villorna som vetter längst ut mot den bullervall som avgränsar Kastanjegården från Arrievägen. Bullervallen kom till i samband med utbyggnaden av Arrievägen för många år sedan och har "säckat ihop" en del efter alla år. Å andra sidan har växtligheten på vallan blivit betydande - men denna har ju ingen direkt bullerskyddande effekt. Trafiken på Arrievägen har ökat betydligt under senare år och har blivit en snabbblänk ut mot Yttre Ringvägen med påfarter i Lockarp. Särskilt vid ostliga vindar och i speciella vädersituationer hörs trafikbullret Arrievägen mer och även bakgrundsljuden från Yttre Ringvägen. Särskilt nattetid om man sover med öppet fönster på andra våningsplanet.

Mig oroar den ökande trafikmängder som en bussdepå kommer att förorsaka. Dels genom de 200 bussar som skall ut i trafik tidiga morgnar och in sena nätter dels genom den personal med sina fordon som skall ta sig dit in morgnar och ut efter avslutad tjänst sena nätter.

Jag har också svårt att se hur denna mängd bussar skall krångla sig ut genom de smala gatorna runt depån på ett miljömässigt bra sätt.

Mina frågor är:

Har det gjorts några bullerberäkningar till följd av den ökande trafikeringen? **(1)**

Har andra ut-/infartsvägen till depån än de planerade övervägts? **(2)**

Kommer de snäva två rondellerna på Arrievägen att klara av de nya bussarnas längd. **(3)**

Hur kommer in- och utpassagen från depån till de olika linjerna att fördelas mellan Yttre Ringvägen österut och västerut samt norrut Arrievägen/Agnesfridsrondellen? **(4)**

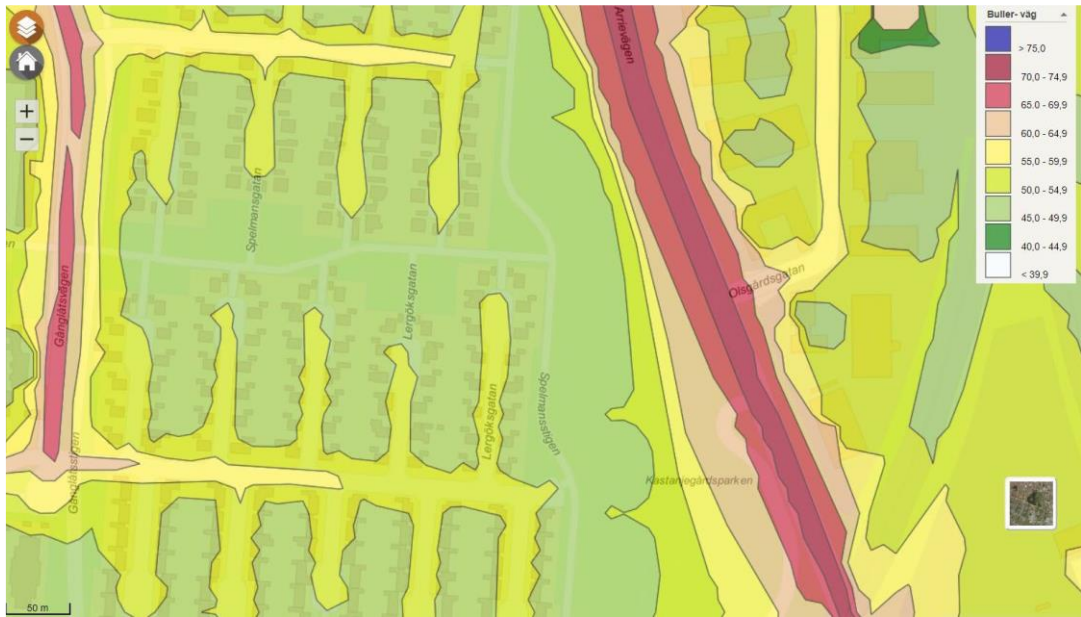
Stadsbyggnadskontorets kommentar:

För trafikbuller vid bostad gäller Miljöbalken, förordning 2015:216. Den säger att buller från spårtrafik och vägar inte bör överskrida:

- 60 dBA ekvivalent ljudnivå vid en bostadsbyggnads fasad, och
- 50 dBA ekvivalent ljudnivå samt 70 dBA maximal ljudnivå vid en uteplats om en sådan ska anordnas i anslutning till byggnaden.

Bullerkartan på nästa sida visar beräknat befintligt vägbuller vid Lergöksgatan (dygnsekvivalenta nivåer). Vägbullret vid Lergöksgatan ligger inom intervallet 45,0 – 54,9 dBA. Till största delen är det lägre än 50 dBA. Av kartan framgår att vägbullret i den högre delen av intervallet härrör från Lergöksgatan, inte från Arrievägen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte är sannolikt att den tillkommande trafiken på Arrievägen skulle driva upp bullret så att det översteg gällande riktvärden.

1. *En bullerutredning har utförts för depåns närområde (Efterklang 2022-11-30). Utredningen visar att riktvärdena för buller klaras av för samtliga bostäder i depåns närområde. Lergöksgatan tillhör inte närområdet. Bullerutredningen måste, precis som alla andra utredningar, göras inom rimliga systemgränser.*
2. *Olika lösningar för trafik till och från depåområdet har studerats i planarbetet. Samtliga lösningar skulle dock koppla trafiken till trafikplats Lockarp varifrån trafiken leds vidare ut på Arrievägen och Yttre Ringvägen. Närheten till en trafikplats är ett av de viktigaste skälen till att den aktuella ytan har valts för planförslaget.*
3. *Bussarnas framkomlighet i vägnätet har utretts (WSP, 2019-05-20). Utredningen visar att det intilliggande befintliga gatunätet ger tillräcklig framkomlighet.*
4. *Fördelningen av flödet mellan Yttre Ringvägen österut och västerut samt norrut Arrievägen/Agnesfridsrondellen är inte en fråga för detaljplanen. En detaljplan får inte reglera någonting utanför planområdet.*



Figur: Vägbuller vid Lergökgatan. Dygnsekvivalenta nivåer.

Kapitel 3 – Justeringar efter granskning

Efter granskningen har nedanstående justeringar gjorts i planhandlingarna.

Tillförda, borttagna och förändrade bestämmelser utgör i huvudsak regleringar och preciseringar av förutsättningar och lösningar som redan hade beskrivits i granskningsförslaget eller de utredningar som tillhörde granskningsförslaget.

Planområdet har förstorats från 71 864 kvadratmeter till 72 040 kvadratmeter. Det är en ökning med 2,4 promille.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att samtliga justeringar av planförslaget medför förbättringar för omgivningen.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att en ny granskning inte är motiverad.

Justeringar i plankartan

Följande bestämmelser har tillförts eller förändrats

Användning av mark och vatten

Bestämmelsen E₁ har ändrats från ”Dagvattendamm” till ”Dagvattenanläggning”.

Bestämmelsen E₂ har ändrats från ”Transformatorstationer” till ”Nätstation”.

Begränsning av markens utnyttjande

Egenskapsområdet från 15 meter till 30 meter från Kontinentalbanans närmaste spårmitt har försetts med bestämmelsen ”Marken får inte förses med byggnad” istället för ”Marken får endast förses med komplementbyggnader och anläggningar tillhörande bussdepån”. Det medför att bestämmelserna s₁, s₂, h₂ och e₂ har utgått från eigenskapsområdet, eftersom de reglerade byggnader.

Egenskapsområdet sydost om byggrätten för huvudbyggnaden har försetts med bestämmelsen ”Marken får inte förses med byggnad” istället för ”Marken får endast förses med komplementbyggnader och anläggningar tillhörande bussdepån”. Det medför att bestämmelserna s₁, h₂ och e₂ har utgått från eigenskapsområdet, eftersom de reglerade byggnader.

En yta kring de befintliga VA-ledningarna inom fastigheten Lockarp 27:15 har försetts med bestämmelsen ”Marken får inte förses med byggnad” istället för ”Marken får endast förses med komplementbyggnader och anläggningar tillhörande bussdepån”. Ytan har också försetts med bestämmelserna h₃ och u₁.

Höjd på byggnadsverk

Bestämmelserna h₃ ”Högsta totalhöjd är 8 meter” och h₄ ”Belysningsmaster får finnas till en högsta totalhöjd av 20 meter” har tillförts.

Skydd mot störningar

Bestämmelserna m₁ ”Bullerskydd i form av bullerskyddsvall eller en kombination av bullerskyddsvall och bullerskyddsplank ska finnas till en lägsta höjd av 5 meter över markhöjden i planområdesgränsen mot fastigheten Lockarp 27:18” och m₂ ”Bullerskydd i form av bullerskyddsvall eller en kombination av bullerskyddsvall och bullerskyddsplank ska finnas till en lägsta höjd av 6 meter över markhöjden i planområdesgränsen mot Lockarpsvägen” har ersatt bestämmelsen m₁ ”Bulleravskärmning ska finnas”.

Bestämmelsen m₃ ”Damm som kan fördröja och rena minst 4 000 kubikmeter dagvatten ska finnas. Dammen ska vara försedd med ett dämt utlopp och tät botten. Utflödet får vara maximalt 1,0 liter per sekund och hektar” har tillförts.

Bestämmelsen m₄ ”Entré till tvätthall i fasad mot nord eller nordväst ska förses med bullerdämpande åtgärd” har tillförts.

Bestämmelsen m_5 "Brandskyddsskärm ska finnas längs uppställningsytor för bussar. Brandskyddsskärmen ska uppföras i brandteknisk klass E60 och med lägsta höjd 4 meter över uppställningsytan" har tillförts.

Bestämmelsen m_6 "Påkörningskydd ska finnas mot teknikbuset i fastigheten Lockarp 29:4" har tillförts.

Stängsel, utfart och annan utgång

Bestämmelsen j_1 "Utfart till Lockarpsvägen tillåts inte. Räddningsväg för räddningstjänsten får finnas" har tillförts.

Utformning

Bestämmelsen f_2 har preciserats från "Fasad mot sydost ska kulörsättas så att utskjutande fasadpartier är vita från sockel upp till halva fasadhöjden. I övrigt ska fasad mot sydost förses med kulörer som utgör en kontrast mot de vita partierna" till "Fasad mot sydost ska kulörsättas så att utskjutande fasadpartier är vita från sockel upp till halva fasadhöjden. I övrigt ska fasad mot sydost förses med gröna kulörer vars kulörbet inte överstiger 30 enligt NCS (Natural Colour System)".

Villkor för startbesked

Bestämmelsen a_1 "Startbesked får inte ges för byggnad förrän bullerskyddsåtgärd enligt bestämmelserna m_1 och m_2 har kommit till stånd" har tillförts.

Bestämmelsen a_2 "Startbesked får inte ges för byggnad förrän dagvattendamm enligt bestämmelsen m_3 har kommit till stånd" har tillförts.

Bestämmelsen a_3 "Startbesked får inte ges för byggnad förrän brandskyddsskärm enligt bestämmelsen m_5 har kommit till stånd" har tillförts.

Bestämmelsen a_5 "Startbesked får inte ges för byggnad förrän påkörningskydd enligt bestämmelsen m_6 har kommit till stånd" har tillförts.

Bestämmelsen a_6 "Startbesked får inte ges för byggnad förrän räddningsvägar enligt bestämmelse under rubriken Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark har kommit till stånd" har tillförts.

Markens anordnande och vegetation

Bestämmelsen "Grönytefaktor minst 0,15 ska uppnås för kvartersmark i planområdet" har ersatts av "Grönytefaktor minst 0,2 ska uppnås för kvartersmark i planområdet".

Skydd mot störningar

Bestämmelsen "Transformatorstationer och liknande anläggningar ska utföras i brandklass F1 eller högre" har tillförts.

Bestämmelsen "Marken ska höjdsättas så att vatten inte kan rinna på mark från planområdet till fastigheten Lockarp 29:4. Höjdsättningen ska minst vara dimensionerad för ett 100-årsregn med klimatfaktor 1,25" har tillförts.

Bestämmelsen "Räddningsvägar ska anordnas inom planområdet. Räddningsvägarna ska ansluta till den nordligaste planområdesgränsen med två anslutningspunkter och till Lockarpsvägen med en anslutningspunkt" har tillförts.

Förändringar av planområdet

En yta av cirka 190 kvadratmeter har tillförts planområdet vid Lockarpsvägen. Förändringen säkrar möjlighet till en sekundär access för Räddningstjänsten i händelse av att infarterna från norr inte kan användas vid en olycka.

En yta på cirka 17 kvadratmeter inom fastigheten Lockarp 27:15 har uteslutits från planområdet. Förändringen säkrar att Trafikverket fortsättningsvis har tillgång till sitt teknikhus.

Justeringar i illustrationsplanen

Planområdesgränsen har justerats enligt ovan.

Justeringar i planbeskrivningen

Planprocess

Förväntad månad för antagande i kommunfullmäktige har ändrats från augusti 2023 till juni 2023.

1.2 Sammanfattning

Stadsbyggnadskontorets bedömning av påverkan på riksintressena för kommunikation Ystadbanan och Godsstråket genom Skåne (Öresundsbanan) har utvecklats.

Malmös nya översiktsplan antogs i september 2023. Texten i planbeskrivningen har uppdaterats med anledning av detta.

2.1 Bebyggelse

Områdets användning och disposition

Texten som angav att dagvattendamm och höjdsättning inte regleras har tagits bort.

2.2 Grönska, mark, vegetation på kvartersmark

Grönytor och plantering

Texten om dagvattendammen har utökats avseende biologisk mångfald.

2.4 Teknisk försörjning

Vattenförsörjning och spillvatten

Texten har ändrats enligt VA Syds granskningsyttrande.

2.5 Skydd mot störningar

Dagvatten och skyfallsvatten

Avsnittet har fördjupats enligt dagvattenutredningen och kompletterats enligt tillkomna bestämmelser.

Buller

Avsnittet har förtydligats och kompletterats enligt tillkomna och förändrade bestämmelser.

Risk

Avsnittet har förtydligats och kompletterats enligt tillkomna och förändrade bestämmelser.

2.6 Administrativa bestämmelser

Markreservat för allmännyttiga ändamål

Texten har korrigerats enligt granskningsyttrande.

2.7 Plankartans bestämmelser

Texten har korrigerats enligt förändringar i plankartans bestämmelser.

3.1 Bedömning av miljöpåverkan

Avsnitten om riksintressena för kulturmiljövård och kommunikation har utvecklats.

3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa

Risker och säkerhet

Avsnittet har fördjupats enligt riskutredningen och information från Trafikverket, samt justerats enligt de ändringar i plankartan som berör risk.

Dagvatten och skyfall

Avsnittet har fördjupats enligt dagvattenutredningen och kompletterats enligt tillkomna bestämmelser. Avsnittet om vattenkvalitet har fördjupats och sorterats in under avsnittet om dagvatten och skyfall.

Erosionsrisk

Avsnittet om erosion har fördjupats och förtydligats genom att lyftas ur avsnittet om dagvatten och skyfall.

Markföroreningar

Avsnittet har fördjupats enligt utredningarna och kompletterats med information från den tillkomna utredningen av åtgärdsbehov och kostnader för att avhjälpa påträffade föroreningar (*fastighets- och gatukontoret, 2023-03-07*).

Ljus

Ett avsnitt om utomhusbelysning har tillkommit.

Buller

Avsnittet har fördjupats enligt bullerutredningen och kompletterats enligt tillkomna bestämmelser.

Vibrationer

Avsnittet har fördjupats enligt vibrationsutredningen och kompletterats med slutsats och ställningstagande.

3.3 Konsekvenser för fastigheter

Avsnittet har förkortats i enlighet med Kommunala lantmäteriets granskningsyttrande. Avsnittet har också kompletterats med information om att del av fastigheten Lockarp 27:15 ska övergå till fastigheten Lockarp 29:4 genom fastighetsreglering.

4.2 Tekniska genomförandefrågor

Teknisk försörjning

Avsnittet har kompletterats med information från nätutredningen och information från granskningsyttrandena.

Brand

Avsnittet har förtydligats avseende brandsläckningsvatten.

Dagvatten

Avsnittet har tillkommit efter granskningen

4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor

Fastighetsbildning

Avsnittet har korrigerats enligt granskningsyttrandena.

5.2 Planområdet

Plandata

Plandata har justerats.

Topografi, geoteknik, geologi och hydrologi

Avsnittet har förtydligats och fördjupats avseende topografi och avrinning samt geologi och geoteknik, grundvatten och recipient för ytvatten.

Buller

Beskrivning av de befintliga bullerförhållandena har flyttats hit.

Teknisk försörjning

Avsnittet har förtydligats och fördjupats.

Kollektivtrafik

Avsnittet har justerats efter nyttillkommen information om framtida busslinje.

5.4 Underlag till planarbetet

Utredningar till grund för planförslaget

Bullerutredningen, riskutredningen och dagvattenutredningen har kompletterats.

Utredningarna *Lockarp bussdepå PM Markmiljö och lämplighet, fastighets- och gatukontoret, 2023-03-07* och *Beräkning av grönytefaktor, Regionfastigheter, 2023-03-21* har tillkommit.

Stadsbyggnadskontoret

Daniela Duljan Krizanec

Enhetschef

Jan Rosenlöf

Planhandläggare

Sändlista före antagande

Lockarp 27:17	Indir Velic Lockarpsvägen 14 B 238 41 Oxie
Lockarp 27:26	Gert-Inge och Ewa Månsson Lockarpsvägen 18 238 41 Oxie
Lockarp 27:22	Fadia Hassoun och Yousef Al Doky Lockarpsvägen 25 238 41 Oxie
Lockarp 26:13 och 27:18	Bertil och Anita Nilsson Lockarpsvägen 29 Virahill 238 41 Oxie
Lockarp 27:27	Ramina och Haris Duratovic Lockarpsvägen 16 A 238 41 Oxie
Verktyget 1	EnergoFast AB Firmagatan 5 213 76 Malmö
Verktyget 1	Energotech AB Firmagatan 5 213 76 Malmö
Firman 1	WESAG AB Lockarpsvägen 3 213 76 Oxie
Firman 1	Gyllene Äpplet Fastigheter AB Lockarpsvägen 3 213 76 Malmö
Virahill AB	Magnus Gränsbo Lockarpsvägen 29 238 41 Oxie
LRF Malmö kommungrupp	Jörgen Johansson Backebövägen 5 218 75 Tygelsjö
Segeåns Vattendragsförbund och vattenråd	Gyllerogatan 1 233 51 Svedala
Trafikverket region Syd	Neptunigatan 52 211 18 Malmö
Lockarp 33:3	Anders Nilsson Lockarps kyrkoväg 82 238 41 Oxie
Nyckelharpan 5	Kjell Månsson Lergöksgatan 132 215 79 Malmö

Sändlista efter antagande

Protokollsutdrag, utlåtande och överklagandeanvisning

Lockarp 27:17	Indir Velic Lockarpsvägen 14 B 238 41 Oxie
Lockarp 27:26	Gert-Inge och Ewa Månsson Lockarpsvägen 18 238 41 Oxie
Lockarp 27:22	Fadia Hassoun och Yousef Al Doky Lockarpsvägen 25 238 41 Oxie
Lockarp 26:13 och 27:18	Bertil och Anita Nilsson Lockarpsvägen 29 Virahill 238 41 Oxie
Lockarp 27:27	Ramina och Haris Duratovic Lockarpsvägen 16 A 238 41 Oxie
Verktyget 1	EnergoFast AB Firmagatan 5 213 76 Malmö
Verktyget 1	Energotech AB Firmagatan 5 213 76 Malmö
Firman 1	WESAG AB Lockarpsvägen 3 213 76 Oxie
Firman 1	Gyllene Äpplet Fastigheter AB Lockarpsvägen 3 213 76 Malmö
Virahill AB	Magnus Gränsbo Lockarpsvägen 29 238 41 Oxie
LRF Malmö kommungrupp	Jörgen Johansson Backebövägen 5 218 75 Tygelsjö
Segeåns Vattendragsförbund och vattenråd	Gyllerogatan 1 233 51 Svedala
Trafikverket region Syd	Neptunigatan 52 211 18 Malmö
Region Skåne	region@skane.se
Skrivelse och utlåtande	
Lockarp 33:3	Anders Nilsson Lockarps kyrkoväg 82 238 41 Oxie

Nyckelharpan 5

Kjell Månsson
Lergökgatan 132
Postadress

Protokollsutdrag, utlåtande, överklagandeanvisning och planhandlingar

Länsstyrelsen i Skåne län

skane@lansstyrelsen.se

(för prövning enligt 11 kap 10§ PBL)