



UTLÅTANDE EFTER GRANSKNING

Detaljplan för fastigheten Spillepengsmarken 7 m.fl. i Sege
Industriområde i Malmö (Dp 5869)

Innehållsförteckning

Kapitel 1 – Inledning	2
Hur granskningen bedrivits	2
Sammanfattning av utlåtande	2
Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	3
Myndigheter.....	3
Kommunala och regionala organ	8
Övriga remissinstanser	12
Kapitel 3 – Miljöpåverkan	13
Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen	13
Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen, särskild sammanställning.....	15
Kapitel 4 – Justeringar efter granskning	17
Kapitel 5 – Sändlista med mera.....	18
Sändlista efter antagande	18

Kapitel 1 – Inledning

Hur granskningen bedrivits

Granskningstiden var 5 juni – 3 juli 2025. Planförslaget skickades för granskning till remissinstanser och sakägare. Planförslaget var tillgängligt för kännedom via www.malmo.se.

Sammanfattning av utlåtande

Under granskningsskedet har flera remissparter yttrat sig om detaljplanen, med synpunkter som främst rör vattenhantering, klimatanpassning och tekniska lösningar för infrastruktur. Flera remissparter har lyft behovet av tydligare redovisning kring skyfallshantering, översvämningsskydd och volymläkningar.

Tekniska och kommunala instanser har särskilt betonat vikten av att säkerställa räddningsvägar och att anpassa tekniska krav, exempelvis vad gäller möjligheten att bygga vattentäta nätstationer. Överlag har remissinstanserna varit positiva till planens inriktning, men påtalat behovet av ytterligare förtydliganden och samordning, särskilt kring miljökonsekvenser och hantering av vatten.

Planförslaget har därefter justerats på flera punkter för att tillmötesgå inkomna synpunkter och säkerställa att planens intentioner kan genomföras. Planförslaget är till största del oförändrat.

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-2023-335-93:

Riksintresse Kulturmiljövård 3 kap. 6 § MB

Den berörda detaljplanen kommer i sig inte att innebära någon negativ inverkan på riksintresse för kulturmiljövården Burlöv [M77]. Samordningen med angränsande detaljplan i Burlövs kommun (Detaljplan för Arlov 22:199 m.fl. Arlovdepån, Kommunens ärendenummer: DP 307, SBN 2024:33, Länsstyrelsens dnr: 19706- 2025) är däremot viktig för att detaljplanens syfte ska kunna genomföras.

Riksintesse Kommunikationer 3 kap. 8 § MB

Södra stambanan gränsar till planområdet i väster. Södra stambanan är utpekad som riksintesse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen inte riskerar att påtaglig försvåra utnyttjandet av riksintesseanläggningen.

Planerad depå kommer att tillhandahålla underhåll och uppställning för järnvägstrafiken och kan utgöra en viktig del i utvecklingen och effektiviseringen av Malmö personbangård.

Övrig påverkan på järnvägen hanteras genom befintligt avtal mellan Jernhusen och Trafikverket avseende ny järnvägsanslutning mellan depån och Södra stambanan.

Länsstyrelsen konstaterar att handlingarna beskriver platsens förutsättningar och vilka konsekvenser en utbyggd anläggning kan få på Södra stambanan.

Riksintesse för totalförsvarets anläggningar 3 kap. 9 § MB – Militära delen

Länsstyrelsen har skickat remiss till Försvarmakten rörande höga objekt. Försvarmakten har meddelat att de avser svara senast 2025-08-29. Länsstyrelsen kommer att komplettera sitt yttrande i frågan efter att Försvarmaktens yttrande inkommit.

Strandskydd

Efter lagändringen 1 juli 2025 finns bestämmelserna om särskilda skäl inom strandskydd i 7 kap. 18 e § miljöbalken, och lagrummet bör justeras på s. 27 i planbeskrivningen.

I planbeskrivningen står på s. 26 att strandskydd återinträder enligt 7 kap. 18 g § miljöbalken (nu 18 j §). Länsstyrelsen informerar om att lagrummet för inträde av strandskydd i det här fallet, är 10 a § i lag om införande av miljöbalken. Strandskyddet är inte upphävt inom de två gällande stadsplanerna från 1960-talet, utan har inte inträtt enligt 10 § av samma lag. När stadsplanerna ersätts med ny detaljplan, inträder strandskydd för första gången enligt 10 a §. (1)

Risk för översvämning

Länsstyrelsen bedömer att de skyddsåtgärder som detaljplanen reglerar kan hantera översvämning från havet i enlighet med IPCC:s klimatscenario SSP 8.5 övre percentil under dess förväntade livslängd på 75 år. Planbeskrivningen redovisar dessutom att föreslagna skyddsåtgärder kan hantera framtida flöden i Sege å. Länsstyrelsen kan däremot inte finna någon dokumentation av hur framtida flöden i kombination med stigande havsnivåer påverkar planområdet. (2)

Skyfallsåtgärder på plankartan innebär att kraftiga regn kan hanteras inom planområdet.

Sedan samrådet har kommunen redovisat konsekvenserna av framtida ökade grundvattennivåer med förslag på åtgärder inom planområdet.

Planförslaget innebär vidare möjligheter till ytterligare skyddsåtgärder mot översvämning om behov uppkommer.

Länsstyrelsen påpekade i samrådsskedet vikten av att föreslagen anläggning sätts in i ett större perspektiv där även mindre troliga klimatscenarier avseende havsnivåer beaktas samt aspekter avseende ombyggnad eller flytt av stambanan till följd av risker till orsakade av klimatförändringar. Länsstyrelsen konstaterar att Trafikverket i sitt yttrande menar att föreslagna klimatanpassningsåtgärder är tillräckliga utifrån valt klimatscenario och bedömd teknisk livslängd och att detaljplanen inte medför negativ påverkan på riksintresset för kommunikationer. Då Trafikverket accepterar föreslagna åtgärder gör Länsstyrelsen ingen egen klimatriskbedömning utifrån anläggningens funktion som samhällsviktig verksamhet.

Sammantaget bedömer Länsstyrelsen att planförslaget ger möjligheter att hantera risken för översvämning inom planområdet i det tidsperspektiv som motsvarar anläggningens förväntade livslängd.

Under samrådet efterlyste Länsstyrelsen en redovisning av anläggningens tillgänglighet för transporter avseende anläggningens behov, persontransporter samt möjligheter till evakuering under anläggningens förväntade livslängd. Länsstyrelsen konstaterar att området kommer vara svårt att nå då tillfartsvägar utanför planområdet kan översvämmas vid nivåer på ca 2,5 meter. Dessa synpunkter kvarstår. Kommunen behöver därför redovisa behov och åtgärder för att tillgängliggöra planområdet under de förutsättningar som gäller för översvämningsrisker i ett förändrat klimat och vid höga vattenstånd och skyfall i dagens klimat. (3)

Övriga frågor

Nedan lämnar Länsstyrelsen information om annan lagstiftning som kan få betydelse för planens genomförbarhet. Informationen ges utifrån Länsstyrelsens rådgivningsuppdrag enligt 5 kap. plan- och bygglagen.

Information om artskydd

Dispens från fridlysningsbestämmelserna för påverkan på klotullört i samband med anläggande av depå för järnvägstrafik samt nytt anslutningsspår, har sökts och nyligen lämnats i dnr. 40648-2024 och 8820-2025. Dispenserna gäller under förutsättning att både den aktuella detaljplanen och DP 307 för Arlöv 22:199 m.fl., Arlövsdepån i Burlövs kommun, vinner laga kraft och genomförs. I villkoren finns skydds- och kompensationsåtgärder. Inför antagande bör handlingarna uppdateras med information om dispens.

Länsstyrelsen ser att under förutsättning att planen är utformad och genomförs i enlighet med de lämnade dispenserna, är skyddet för klotullört inte ett hinder mot plangenomförandet.

Länsstyrelsen erinrar om att ruderatmark, med exempelvis sand och osorterade grusfraktioner, bör så långt möjligt bevaras och återskapas inom planområdet. Det gynnar klotullört och är av vikt för artens återhämtning, men är också värdefullt för andra växter och insekter som är hotade på grund av brist på livsmiljöer.

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 risk för översvämning om planen antas utan kompletteringar och förtydligande redovisning som visar på markens lämplighet i förhållande till föreslagen markanvändning.

Länsstyrelsen komplettering, diarienummer SBN-2023-335-94:

Beskrivning av ärendet

Länsstyrelsen yttrade sig den 30 juli 2025 över granskning av detaljplan för Spillepengsmarken 7 m.fl., Sege industriområde, Malmö kommun, dnr 19763-2025. Länsstyrelsen gav Försvarsmakten tillfälle att yttra sig och avsåg att komplettera sitt yttrande angående riksintresse för totalförsvaret efter att Försvarsmakten inkommit med svar. Försvarsmakten inkom den 19 augusti 2025 med sitt yttrande där Försvarsmakten meddelande att de inte har någon erinran angående planförslaget.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsen har med de aktuella planhandlingarna och nuvarande information ingen erinran utifrån riksintresse för totalförsvaret. I övrigt hänvisar Länsstyrelsen till de synpunkter Länsstyrelsen framfört i ärendet i tidigare lämnat yttrande daterat den 30 juli 2025.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planbeskrivningen har justerats i enlighet med yttrandet.*
2. *Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med en bedömning gällande en kombinationshändelse. Bedömningen är att kombinationen av de åtgärder som regleras i detaljplanen och de åtgärder som anges i Malmö stads respektive Burlöv kommuns strategi för kustskydd är tillräckliga under verksamhetens tekniska livslängd. Planbeskrivningen har kompletterats med detta. Detaljplanen säkerställer att mark finns tillgänglig för uppförande av översvämningsskydd. Hur skyddet ska se ut definieras eller utreds inte i detta skede, eftersom risken uppstår om så pass många år. Detta utreds längre fram för att kunna använda den tekniska lösning som är aktuell då.*
3. *Anläggningen är beroende av att fordon når den. Malmö bangård ligger på cirka +1 meter över nollplanet och vid vattennivåer över detta kan fordon inte transporteras inom järnvägssystemet. Vid händelse av översvämning och skyfall hindras fordon från att nå depån och den kan inte användas för sitt syfte. Depån stängs då tillfälligt, vilket innebär att planområdet inte behöver vara tillgängligt. Vid höga vattennivåer finns det därmed inget behov av transporter eller persontransporter till eller från planområdet. Översvämningar till +2,5 meter över nollplanet tar tid att nå, vilket gör att förebyggande åtgärder kan vidtas om det finns risk för kraftiga skyfall. I sådant fall kan nedstängning av verksamheten ske i förväg vid risk för höga flöden. Vid behov kan servitut över*

delar av fastigheten Arlöv 22:191 nyttjas av räddningstjänst. Ett mot nordost genom sockerbruksområdet där tillfartsväg är belägen över +2,6 meter över nollplanet med undantag från en kortare sträcka med +2,4 meter över nollplanet och ett från Lundavägen mot Arlövshallen. Det senare planeras att ersättas med ett servitut längs Kalinaån, där marknivåer är +2,6 meter över nollplanet.

Kommunala lantmäterimyndigheten Malmö stad, diarienummer SBN-2023-335-86:

Plankarta

Innehållsförteckning för grundkarta, samma symbol på flera olika markdetaljer. Befintliga servitut och ledningsrätter syns inte i plankartan. Egenskapsbestämmelsen, marken får inte förses med byggnad (prickmark), syns inte i kartan eller i legenden i planbestämmelser. Användningsområde för nätstation E₁ bör vara tydligt avgränsad i läge och omfattning och inte kombineras med annan användning. (1)

Genomförandefrågor

Under rubriken Mark- och utrymmesförvärv anges att markägaren kan begära att få marken inlöst och att ledningsägaren på begäran av fastighetsägaren har en skyldighet att lösa in delar av marken. Lantmäterimyndigheten vill upplysa om att det enligt PBL 14 kap 18 § är fråga om "förvärv av nyttjanderätt eller annan särskild rätt" och inte inlösen av mark. Under fastighetsrättsliga frågor står det att ledningsrättshavaren har rätt att lösa in rättighet, detta kan ändras till rätt att ansöka om att bilda rättighet. (2)

Det bör framgå vilka typer av allmännyttiga ledningar som ska finnas i de olika uområdena och vilka ledningshavare som ska ansvara för ledningar i dessa områden.

Ett flertal rättigheter, servitut och ledningsrätter, belastar fastigheterna inom planområdet. Gällande flera rättigheter framgår det inte hur dessa berörs eller ska hanteras.

Rättigheter som belastar planområde som inte omnämns hur de ska hanteras är

Ledningsrätter: 1280K-92/1992.1, 1231-591.2, 1231-591.3, 1231-591.8, 1280K-152/1989.1, 1280K-92/1992.2 och 1280K-29/1999.7

Servitut: 1231-591.4 och 1231-591.5

Under rättigheter som kan upphävas står flera rättigheter som antingen inte är belägna inom planområdet eller har beteckning som inte finns.

Dessa rättigheter är 1231-574.2, 1231-574.3, 1231-574.4, 1231-574.5, 231-574.7, 1231-574.9

Avses egentligen rättigheter 1231-591.2 – 1231-591.7 och 1231-591.9?

Det bör även framgå i Fastighetsrättsliga frågor varför dessa rättigheter kan upphävas. (3)

Lantmäterimyndigheten har i övrigt inget att erinra mot planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Grundkartan har justerats enligt yttrandet.
E-området har inte avgränsats inför antagande. Stadsbyggnadskontoret är införstådda med att en inlösenrätt uppstår.
2. Avsnittet har uppdaterats enligt yttrandet.
3. Avsnittet om rättigheter har uppdaterats.

Trafikverket, diarienummer SBN-2023-335-84:

Järnväg

Södra stambanans spårområde ligger vid planområdets västra gräns. Södra stambanan är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Trafikverket bedömer att detaljplanen inte kommer medföra någon negativ påverkan på riksintresset. Snarare bedömer Trafikverket att depån som möjliggörs genom aktuell detaljplan kommer att tillföra värde till funktionen för Södra stambanan och dess riksintesse. Trafikverkets bedömning är att Arlövsdepån i det nära tidsperspektivet kommer kunna spela en viktig roll i att tillhandahålla väsentliga tjänster och uppställning vilket bidrar till att möjliggöra en förväntad utökning av järnvägstrafiken till och från Malmö. Vidare bedömer Trafikverket att Arlövsdepån även kommer att kunna utgöra en viktig del i utvecklingen och effektiviseringen av Malmö personbangård.

Gällande bedömning av övrig påverkan på järnvägen så hanteras detta via befintligt avtal mellan Jernhusen och Trafikverket avseende ny järnvägsanslutning mellan depån och Södra stambanan.

Klimat och skyfall

Trafikverket bedömer att föreslagna åtgärder i den genomförda dagvatten- och skyfallsutredningen inte kommer medföra någon påtaglig skada på Trafikverkets anläggning eller Södra stambanans riksintesse. Vidare kan Trafikverket konstatera att utredningens val av klimatförändringsscenario (RCP 8,5) är i enlighet med Trafikverkets krav vid nybyggnad av statlig järnväg. Med utgångspunkt i valt klimatförändringsscenario och bedömd teknisk livslängd för depån ser Trafikverket de föreslagna klimatanpassningarna och skyfallsåtgärderna som tillräckliga.

Risk

Trafikverket bedömer att de riskreducerande åtgärder som föreslås i riskutredningen även säkerställs i plankartan. Dock bör riskutredningen kompletteras med en redovisning av de trafikmängder på järnväg som riskutredningens slutsatser grundar sig på. Det finns referenser till Trafikverkets basprognoser men Trafikverket vill att de specifika mängderna redovisas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

I den ursprungliga riskutredningen (Bengt Dahlgren, 2025) redovisas indata på sida 42. Den korrekta källhänvisningen för indata är Trafikverkets, Trafikuppgifter järnväg T21 och bullerprognos 2040, specifikt referens [19]. Referensen innehåller de trafikmängder som använts i beräkningarna. Bedömningarna i det kompletterande risk-PM:et bygger till del på data från den ursprungliga riskutredningen.

Data för antal person- och godståg per genomsnittsdryg (ÅDT), som redovisas i tabell C-0-2 på sida 42 i den ursprungliga riskutredningen, är hämtad från källa [19] i samma rapport: Trafikverkets Trafikuppgifter järnväg T21 och bullerprognos 2040. Denna källa innehåller de specifika trafikmängder som använts som indata i beräkningen av urspåringsfrekvensen.

Kommunala och regionala organ

Tekniska nämnden, diarienummer SBN-2023-335-91:

Tekniska nämnden efterfrågade i samrådet ett förtydligande av skyfallshanteringen, och handlingarna har sedan samrådet reviderats i det avseendet. Beskrivningen av hanteringen av skyfall är dock fortfarande otydlig, då bl.a. samma fördröjningsvolym anges för både dagvatten och skyfall.

Tekniska nämnden vill därför poängtera att det måste vara en förutsättning för detaljplanens genomförande att volymerna för skyfallshantering är säkerställda.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med Burlövs kommun kommit fram till att den systemlösning som föreslagits gemensamt för de båda detaljplanerna utgör en fullgod hantering av skyfall för planområdet samt för konsekvenserna av genomförandet av detaljplanen på grannfastigheter.

Miljönämnden, diarienummer SBN-2023-335-96:

Miljönämnden ställer sig positiv till detaljplanen och till hur hantering av markföroreningar planeras. Nämnden önskar dock bättre beskrivningar av hur vatten ska hanteras inom planområdet.

Yttrande

Miljönämnden tillstyrker förslaget till detaljplan. Nämnden har dock följande synpunkter som bör beaktas i det fortsatta arbetet med planförslaget:

Vattenhantering

Hantering av dag- och skyfallsvatten är väl undersökt avseende de anläggningar som lokaliseras inom planområdet i Burlövs kommun. Miljönämnden saknar dock en tydlig beskrivning i av hur vattnet hanteras från planområdet inom Malmö. Planbeskrivningen bör till exempel ge en tydlig bild av hur vatten inom Malmö når reningsanläggningarna i Burlöv och hur skyfallsvatten som kan ansamlas inom sänkta vägparter ska avledas eller efterhand infiltreras. Nämnden anser också att detaljplanen bör omfatta förslag på hur regnvatten kan samlas upp för användning inom planområdet, exempelvis till tvätt av fordon.

Vidare anser miljönämnden att vattenhanteringen inom planområdet bör eftersträva en förbättring av vattenkvaliteten i jämförelse med nollalternativet, såsom det beskrivs i den miljökonsekvensbeskrivning som upprättats inför granskningen. Bland annat borde gröna ytor och svackdiken för fördröjning i gatumiljö kunna bidra till förbättringar av vattenkvaliteten.

Markföroreningar

Miljönämnden anser att marken är tillräckligt undersökt för att gå vidare med detaljplanen. En översiktlig miljöteknisk markundersökning (Breccia 2024) har genomförts inom planområdet, omfattande jord, asfalt och grundvatten. I jordprovet uppmättes förhöjda halter av barium i en provpunkt lokaliserad till det ytliga jordlagret.

I grundvattnet noterades måttligt förhöjda halter av arsenik, kolväteföreningar och PFAS. Enligt planbeskrivningen bedöms risken för spridning till Sege å eller påverkan på människors hälsa som låg. Inga föroreningar av stenkolstjära påträffades i analyserade asfaltprover.

Detaljplaneförslaget innebär att befintliga byggnader rivs och att järnvägsdepån byggs i stället. I samband med byggnationen kommer förorenad jord, med halter över mindre känslig markanvändning (MKM), att forslas bort och ersättas med renare massor vilket är positivt.

Miljönämnden är positiv till att en planbestämmelse förts in i plankartan som säkerställer att avhjälpandeåtgärder ska ha genomförts innan startbesked får ges för fyllnadsarbeten eller byggnation.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av hur dag- och skyfallsvatten kan ledas från aktuellt planområde till makadambäddarna i Burlövs kommun.

Genomförs de åtgärder som föreslås i den skyfallslösning som presenteras i dagvatten- och skyfallsutredningen beräknas föroreningsbelastningen till recipient minska.

Funktionsstödsnämnden, diarienummer SBN-2023-335-80:

Ingen erinran.

VA Syd – Projekt & Teknik, diarienummer SBN-2023-335-82:

Plankarta (1)

Positivt med planbestämmelse om minsta genomsläppliga yta samt planbestämmelse om vegetationsbeklädda tak.

För planbestämmelsen a4 kan ordet "betydande" tas bort. Ordet fyller ingen funktion i sammanhanget.

Området med korsmark i sydvästra hörnet av planområdet bör istället läggas som prickmark. Avgränsningen bör göras mot det staket som är uppsatt i närheten enligt primärkartan. Området bör också omfattas av U-område.

Skyfallsvolymen som anges i planbestämmelsen m1 behöver ses över utifrån skyfallsutredningarnas slutsatser. Se även nedanstående kommentarer om det.

Planbeskrivning

Dagvatten (2)

Det behöver inte redogöras för vilken kapacitet de allmänna dagvattenledningarna i Strömgatan har.

Funktionskravet enligt rättspraxis ligger på 10-års regn upp till marknivå. Formuleringen just nu är därför felaktig och behöver tas bort på s.42.

Informationen i Malmö och Burlövs planhandlingar skiljer sig åt vad gäller recipienten för planområdena. Det är Sege å som är och blir recipient för dagvattnet.

Brandposter

VA SYD har brandposter på befintligt ledningsnät i Strömgatan. Ytterligare brandposter kommer inte sättas av. Dialog har skett mellan VA SYD och exploatörens konsult i frågan och utifrån detta är det exploatörens ansvar att redogöra för att brandvattenmöjligheterna är tillräckliga för planförslagets omfattning och användningsområde. VA SYDs ansvar enligt P114 uppfylls redan idag.

Skyfall

Volymererna på s.41 behöver ses över. De verkar inte överensstämja med någon av WSPs två skyfallsrapporter som tagits fram. På s.41 nämns att det behövs sammanlagt 2700 m³ men längre ner står det 1500 m³. Här nämns också 800 m³ som inte finns med i skyfallsutredningarna. På s.72 nämns även 670 och 900 m³ som inte heller finns med i skyfallsutredningarna. (3)

Skyfallsvolymererna skiljer sig åt mellan de två rapporterna från WSP. Rapporterna måste synkas och planbeskrivningen justeras därefter. (4)

Figur 7 på s.43 är tydlig och informativ men vissa av volymerna som anges där stämmer inte överens med de i WSPs utredningsrapporter. Förklara gärna hur fördelningen och beräkningen för volymerna i figur 7 gjorts eller var skissen kommer ifrån. (5)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Bestämmelsen a₄ kräver marklov vid betydande påverkan på markens genomsläpplighet i syfte att det inte ska krävas marklov vid varje åtgärd där markens genomsläpplighet försämras. Detta för att minska administration vid byggnation och om mindre förändringar görs efter färdigställande. Skyfallsvolymen stämmer överens med föreslagen systemlösning. Se även punkt 5. Området med korsmark i sydvästra hörnet av planområdet har ändrats enligt yttrandet.*
2. *Text om funktionskravet har tagits bort och information om recipient har uppdaterats.*
3. *Avsnittet har förtydligats. Siffrorna på sida 72 har uppdaterats. Den totala skyfallsvolymen är 2 700 kubikmeter. Se även punkt 5.*
4. *Det finns en utredning (Wsp, 2025) samt två bilagor. Utredningen avser åtgärder för att hantera vatten som uppstår inom planområdet. Bilaga B avser åtgärder för att hantera vatten som hamnar på grannfastigheter vid ett genomförande av planförslaget.*
5. *Illustrationen är framtagen av stadsbyggnadskontoret för att visa exempel på åtgärder. Wsp:s rapport är framtagen för anläggningen som helhet och lösningsförslagen inkluderar därmed planområdet i Burlövs kommun. Planbeskrivningen har uppdaterats med en tydligare redovisning av lösningsförslaget.
Den föreslagna yttliga fördröjningsvolymen om 1 500 kubikmeter har i de båda planförslagen delats upp mellan kommunerna: 800 kubikmeter i Malmö och 700 kubikmeter i Burlöv.
Fördröjningsvolymerna om 120 kubikmeter och 275 kubikmeter är från Bilaga B.*

Riskhänsyn

Räddningstjänsten Syd anser att de risker kopplat till transport av farligt gods som vi lyfte under samrådet har hanterats och inarbetats i både planbeskrivning och plankarta i en rimlig omfattning. Vi har därför inget mer att erinra kopplat till dessa risker.

Brandvattenförsörjning I planbeskrivningen går det att utläsa att det finns möjlighet att ansluta brandposter enligt P114, vilket vi ser positivt på. Vi vill dock åter igen trycka på att minst lika viktigt som avstånden mellan brandposter samt brandposter och uppställningsplats för släckbil är möjlighet till praktisk slangdragning. Hänsyn behöver därmed tas till byggnader, buskage etcetera.

Räddningstjänstens tillgänglighet

Förtydligandet att det, utöver den primära angöringen från Strömgatan via Ågatan, går att angöra planområdena via servitut över fastigheten Spillepengsmarken 8, via servitut över fastigheten Kirseberg 31:53 samt via alternativ väg genom Nordic Sugars område, ser räddningstjänsten positivt på. Fler angöringsmöjligheter minskar risken för att eventuella insatser fördröjs, eller omöjliggörs, på grund av översvämning, andra bränder etcetera.

Gällande alternativ väg genom Nordic Sugars område, vilket Räddningstjänsten tolkar är en privat väg i Nordic Sugars ägo, framgår det inte huruvida det finns servitut kopplat till denna. Enligt räddningstjänstens uppfattning krävs det att en blir insläppt på Nordic Sugars område för att nyttja denna väg. För att säkerställa att vägen går att nyttjas som alternativ väg framöver ser Räddningstjänsten Syd fördelar med att ett servitut tecknas, då företrädesvis ett officialservitut. (1)

Det framgår inte av planbeskrivningen om det går att passera järnvägsspåren inne på planområdet, kopplat till angöringsmöjligheterna från Nordic Sugar samt servitut via Kirseberg 31:53. I Figur 1 i planbeskrivningen framgår det att en behöver passera järnvägsspåren för att ta sig till vägen mellan Malmöhallen och Arlövshallen. Om Räddningstjänsten ska kunna angöra från detta håll, behöver vår framkomlighet inne på området säkerställas. (2)

Det framgår inte om dessa servitut utgör avtalsservitut eller officialservitut. Räddningstjänsten anser att dessa servitut bör utgöra officialservitut, för att säkerställa att vägarna kvarstår över tid, även om ett fastighetsägarbyte sker.

Översvämning

Räddningstjänstens synpunkter i samrådet kopplat till risk för översvämning anses vara hanterat förutsatt att planområdet utförs med de åtgärder som presenterats i planbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Ett befintligt servitut finns för infart via fastigheten Kirseberg 31:53 (Nordic Sugars område). Detta och angöringsvägar via övriga servitut kommer att kunna nyttjas av räddningstjänsten och andra aktörer. Information har lagts till under kapitlet genomförande samt avsnittet om beredskap.
2. Det är möjligt att passera järnvägsspåren norr om malmöhallen med fordon. Avsnittet om beredskap har uppdaterats för att tydliggöra detta.

Tillgänglighetsrådgivaren, Malmö stad, diarienummer SBN-2023-335-78:

Ingen erinran.

Övriga remissinstanser

E.ON (Energidistribution, Gasol, Biofor), diarienummer SBN-2023-335-89:

E.ON noterar att vi har fått en generell byggrätt för nätstationer inom planområdet, vilket vi tycker är bra.

Dock noterar E.ON i planbeskrivningen och planbestämmelsen om att "Grundläggning för nätstation ska utföras i vattentät konstruktion till minst +3,2 meter över nollplan" (b5). För information så kan vi nämna att en nätstation eller tillhörande grundläggning för denna går inte att utföra som en vattentät konstruktion. Av detta behöver kringliggande ytor och nivå där nätstation placeras vara säkerställda att dessa ligger i rätt höjd.

Med anledning av ovan så hemställer E.ON om att krav på vattentät konstruktion tas bort då detta är en teknisk omöjlighet samt att fastighetsägare tillgodoser att omgivande ytor ligger på en sådan nivå att nätstation kan placeras på +3,2m.

Under förutsättning att man tar hänsyn till ovan och tidigare yttranden vid utförande av planen så har E.ON inga ytterligare synpunkter på planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Jernhusen avser höja marken till +3,43 meter över nollplan.

Bestämmelsen om vattentätt utförande har tagits bort för nätstationer. Istället regleras att nätstationer ska utformas så att dess drift och funktion inte påverkas vid en tillfällig höjd havsnivå upp till +3,5 meter. Nätstationer är också undantagna från bestämmelser om nivå för grundläggning.

Weum Gas AB, diarienummer SBN-2023-335-76:

Nordion Energi har ingen erinran på planen då våra yttranden har tillgodosetts i samrådsskedet.

Weum Gas har distributionsledningar för gas i närområdet.

Swedavia AB, diarienummer SBN-2023-335-79:

Nuvarande planförslag bedöms inte innebära någon negativ påverkan på Malmö Airport.

Swedavia har inga övriga synpunkter och därmed inget att erinra i denna granskning.

Försvarmakten, diarienummer SBN-2023-335-94:

Försvarmakten bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning inte riskerar medföra påtaglig skada på riksintresse för totalförsvarets militära del.

Kapitel 3 – Miljöpåverkan

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen

Detaljplanens genomförande har av stadsbyggnadskontoret bedömts medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 3 § miljöbalken, vilket innebär att en *miljöbedömning* krävs. *Miljöbedömning* innebär bland annat att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas och vara en av planhandlingarna.

Följande skrivelser har berört miljökonsekvensbeskrivningen:

Skrivelse från Länsstyrelsen, diarienummer SBN-2023-335-93:

Riksintresse Kulturmiljövård 3 kap. 6 § MB

Den berörda detaljplanen kommer i sig inte att innebära någon negativ inverkan på riksintresse för kulturmiljövården Burlöv [M77]. Samordningen med angränsande detaljplan i Burlövs kommun (Detaljplan för Arlöv 22:199 m.fl. Arlövsdepån, Kommunens ärendenummer: DP 307, SBN 2024:33, Länsstyrelsens dnr: 19706- 2025) är däremot viktig för att detaljplanens syfte ska kunna genomföras.

Riksintesse Kommunikationer 3 kap. 8 § MB

Södra stambanan gränsar till planområdet i väster. Södra stambanan är utpekad som riksintesse för kommunikationer enligt 3 kap. 8 § miljöbalken. Länsstyrelsen bedömer att detaljplanen inte riskerar att påtaglig försvåra utnyttjandet av riksintesseanläggningen.

Planerad depå kommer att tillhandahålla underhåll och uppställning för järnvägstrafiken och kan utgöra en viktig del i utvecklingen och effektiviseringen av Malmö personbangård.

Övrig påverkan på järnvägen hanteras genom befintligt avtal mellan Jernhusen och Trafikverket avseende ny järnvägsanslutning mellan depån och Södra stambanan.

Länsstyrelsen konstaterar att handlingarna beskriver platsens förutsättningar och vilka konsekvenser en utbyggd anläggning kan få på Södra stambanan.

Risk för översvämning

Länsstyrelsen bedömer att de skyddsåtgärder som detaljplanen reglerar kan hantera översvämning från havet i enlighet med IPCC:s klimatscenario SSP 8.5 övre percentil under dess förväntade livslängd på 75 år. Planbeskrivningen redovisar dessutom att föreslagna skyddsåtgärder kan hantera framtida flöden i Sege å. Länsstyrelsen kan däremot inte finna någon dokumentation av hur framtida flöden i kombination med stigande havsnivåer påverkar planområdet.

Skyfallsåtgärder på plankartan innebär att kraftiga regn kan hanteras inom planområdet.

Sedan samrådet har kommunen redovisat konsekvenserna av framtida ökade grundvattennivåer med förslag på åtgärder inom planområdet.

Planförslaget innebär vidare möjligheter till ytterligare skyddsåtgärder mot översvämning om behov uppkommer.

Länsstyrelsen påpekade i samrådsskedet vikten av att föreslagen anläggning sätts in i ett större perspektiv där även mindre troliga klimatscenarier avseende havsnivåer beaktas samt aspekter avseende ombyggnad eller flytt av stambanan till följd av risker till orsakade av klimatiförändringar. Länsstyrelsen konstaterar att Trafikverket i sitt yttrande menar att föreslagna klimatanpassningsåtgärder är tillräckliga utifrån valt klimatscenario och bedömd teknisk livslängd och att detaljplanen inte medför negativ påverkan på riksintresset för kommunikationer. Då Trafikverket accepterar föreslagna åtgärder gör Länsstyrelsen ingen egen klimatriskbedömning utifrån anläggningens funktion som samhällsviktig verksamhet.

Sammantaget bedömer Länsstyrelsen att planförslaget ger möjligheter att hantera risken för översvämning inom planområdet i det tidsperspektiv som motsvarar anläggningens förväntade livslängd.

Under samrådet efterlyste Länsstyrelsen en redovisning av anläggningens tillgänglighet för transporter avseende anläggningens behov, persontransporter samt möjligheter till evakuering under anläggningens förväntade livslängd. Länsstyrelsen konstaterar att området kommer vara svårt att nå då tillfartsvägar utanför planområdet kan översvämmas vid nivåer på ca 2,5 meter. Dessa synpunkter kvarstår. Kommunen behöver därför redovisa behov och åtgärder för att tillgängliggöra planområdet under de förutsättningar som gäller för översvämningsrisker i ett förändrat klimat och vid höga vattenstånd och skyfall i dagens klimat.

Information om artskydd

Dispens från fridlysningsbestämmelserna för påverkan på klotullört i samband med anläggande av depå för järnvägstrafik samt nytt anslutningsspår, har sökts och nyligen lämnats i dnr. 40648-2024 och 8820-2025. Dispenserna gäller under förutsättning att både den aktuella detaljplanen och DP 307 för Arlöv 22:199 m.fl., Arlövsdepån i Burlövs kommun, vinner laga kraft och genomförs. I villkoren finns skydds- och kompensationsåtgärder. Inför antagande bör handlingarna uppdateras med information om dispens.

Länsstyrelsen ser att under förutsättning att planen är utformad och genomförs i enlighet med de lämnade dispenserna, är skyddet för klotullört inte ett hinder mot plangenomförandet.

Länsstyrelsen erinrar om att ruderatmark, med exempelvis sand och osorterade grusfraktioner, bör så långt möjligt bevaras och återskapas inom planområdet. Det gynnar klotullört och är av vikt för artens återhämtning, men är också värdefullt för andra växter och insekter som är hotade på grund av brist på livsmiljöer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med anledning av länsstyrelsens granskningsyttrande.

Beskrivningen av påverkan på riksintresse för kulturmiljövård har förtydligats med anledning av detaljplan 307 i Burlövs kommun.

Vad gäller riksintresse för översvämning har beskrivningen uppdaterats med en bedömning av en kombinationshändelse. Bedömning har utgått ifrån resultat från Rambolls (2022) utredning och de analyser som gjorts inom ramen för miljökonsekvensbeskrivningen. Den senare har utgått ifrån svårare scenarier än i Rambolls utredning. Bedömningen är att markhöjningen av planområdet skyddar Arlövsdepån från översvämning fram till att vattennivåer överstiger markhöjningen och/eller skyddsåtgärder. En kombinationshändelse påverkar ett större område än planområdet och en analys i

syfte att komma fram till åtgärdsbehov kan genomföras efter att detaljplanen fått laga kraft. Detta görs med fördel tillsammans med andra aktörer och fastigheter som berörs av översvämningsrisker.

Miljökonsekvensbeskrivningen har också kompletterats med information om tillgänglighet för transporter vid översvämning. Bedömningen är att det finns tillfredsställande anföringsvägar/räddningsvägar även vid översvämning. Frågan påverkas också av att anläggningen inte är i drift vid en kraftig översvämning, då tåg inte kan nyttja Södra stambanan, som krävs för att tåg ska nå depån. Personer beräknas därmed inte befinna sig inom planområdet.

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats med information om att dispens från fridlysningsbestämmelserna för påverkan på klotullört har givits.

Synpunkter på miljökonsekvensbeskrivningen, särskild sammanställning

Beaktande av synpunkter på miljöbedömningen

Miljökonsekvensbeskrivningen har kompletterats enligt ovan, med revideringar vad gäller riksintresse för kulturmiljövård, risk för översvämning och information om artskydd.

Beaktande av miljökonsekvensbeskrivningen i planarbetet

De åtgärder som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen har arbetats in i planbeskrivning och plankarta för detaljplan 5869 i Malmö kommun och detaljplan 307 i Burlövs kommun.

Hur miljöaspekterna har påverkat planförslaget

Alternativ lokalisering har studerats.

Utredningen omfattar en jämförande analys av möjliga lokaliseringar för en ny järnvägsdepå i Malmöområdet. Syftet är att utvärdera om föreslagen placering i Burlöv/Malmö är mest lämplig, eller om alternativ med bättre målpuppfyllelse finns. Totalt 20 alternativ har analyserats, varav 15 kunnat avfärdas i ett tidigt skede på grund av bristande kapacitet, avstånd till Malmö C eller höga anslutningskostnader.

Utredningen redovisar fem möjliga alternativ som analyserats i detalj utifrån funktion, kapacitet, miljöpåverkan, planförutsättningar, kostnader och långsiktighet. Den valda lokaliseringen i Burlöv/Malmö bedöms ha kortast avstånd till Malmö C, god tillgång till befintligt järnvägsnät, rimliga anslutningskostnader och lämpliga planförutsättningar. Alternativen i Norra hamnen, Malmö godsbangård, Glostorp och Lunnebjör innebär större markanspråk, högre kostnader, sämre tillgänglighet och/eller negativ påverkan på miljö- eller kulturvärden.

Sammanvägt bedöms det aktuella planområdet i Burlöv/Malmö som det mest genomförbara och ändamålsenliga alternativet för etablering av en ny tågdepå.

Planförslaget har påverkats av miljöaspekter gällande risk för översvämning genom att särskilda planbestämmelser införts för att skydda bebyggelsen mot översvämningsrisker. Därutöver har ytor avsatts inom planområdet för att möjliggöra en framtida utbyggnad av skyddsåtgärder. Detta ger förutsättningar för att långsiktigt hantera risker kopplade till stigande havsnivåer och höga flöden i Sege å.

Uppföljning och övervakning

Fastighetsägaren/byggherren ansvarar för genomförandet på kvartersmark.

Uppföljningen av detaljplanernas miljöpåverkan ska i största möjliga utsträckning inordnas i kommunernas ordinarie plan- och tillsynsverksamhet. För den aktuella planen bedöms frågor kopplade till översvämningsrisker, kulturmiljö, miljökvalitetsnormer för vatten samt förorenad mark vara särskilt viktiga att följa upp inom ramen för plan-, bygglovs- och tillsynsprocesserna.

Beroende på val av grundläggning och byggmetod kan tillstånd för grundvattensänkning komma att krävas. Ytterligare utredningar kring grundvattensänkning kan bli nödvändiga för att bedöma påverkan på både allmänna och enskilda intressen. Sådana utredningar ska genomföras i anslutning till bygglovsprövning eller annan tillståndprocess.

Vid en framtida utbyggnad av sammanhängande skydd mot översvämning kan det även bli nödvändigt att särskilt utreda kombinationshändelser av höga flöden i Sege å och höga vattenstånd i Öresund.

Uppföljning ska även ske av att villkoren i artskyddsdispensen genomförs och efterlevs.

Kapitel 4 – Justeringar efter granskning

Efter granskningen har nedanstående justeringar gjorts i planhandlingarna. Dessa har inte bedömts vara sådana ändringar som föranleder en ny granskning.

- Grundkartan har justerats enligt yttranden.
- Avsnittet om rättigheter har uppdaterats.
- Miljökonsekvensbeskrivningen och planbeskrivningen har kompletterats med en bedömning av hur framtida flöden i kombination med stigande havsnivåer påverkar planområdet.
- Avsnittet om tillfartsvägar har förtydligats.
- Avsnittet om beredskap har uppdaterats.
- Beskrivning av dag- och skyfallsvattenhantering och den föreslagna skyfallslösningen har förtydligats.
- Bestämmelsen om vattentätt utförande för nätstationer har tagits bort av tekniska genomförandeskäl och ersatts med en mer flexibel bestämmelse.

Stadsbyggnadskontoret

Mikael Ström Redin

Enhetschef

Martin Pamp

Planhandläggare

Kapitel 5 – Sändlista med mera

Sändlista efter antagande

Protokollsutdrag, utlåtande och överklagandeanvisning

Region Skåne

region@skane.se

Protokollsutdrag, utlåtande, överklagandeanvisning och planhandlingar

Länsstyrelsen i Skåne län

skane@lansstyrelsen.se

(för prövning enligt 11 kap 10§ PBL)