



## GRANSKNINGSHANDLING

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för del av fastigheten Sallerup 180:21 m.fl. (Hemgården)  
i Sallerup i Malmö

---

### Innehållsförteckning

<b>Kapitel 1 - Inledning .....</b>	<b>2</b>
Hur samrådet bedrivits .....	2
Sammanfattning av samrådsredogörelsen .....	2
<b>Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden .....</b>	<b>3</b>
Myndigheter.....	3
Kommunala och regionala organ .....	8
Övriga remissinstanser.....	26
Sakägare enligt fastighetsförteckning .....	32
<b>Kapitel 3 – Miljöpåverkan .....</b>	<b>36</b>
Synpunkter på bedömning av miljöpåverkan .....	36
<b>Kapitel 4 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet .....</b>	<b>37</b>

## **Kapitel 1 - Inledning**

### **Hur samrådet bedrivits**

Stadsbyggnadsnämnden tog beslut om samråd den 24 januari 2019.

Samrådstiden var 4 februari – 8 mars 2019. Planförslaget skickades för samråd till remissinstanser och sakägare. Planförslaget var tillgängligt för kännedom på [www.malmo.se](http://www.malmo.se) samt i stadshusets foajé.

Samrådsmöte om planförslaget hölls den 12 februari 2019 i Bäckagårdsskolans matsal. Mötet utlystes genom foljebrev. På mötet deltog sex personer, varav fem män och en kvinna.

### **Sammanfattning av samrådsredogörelsen**

Samrådsredogörelsen presenterar och behandlar de yttranden som inkommit under detaljplanens samrådstid. Frågor och synpunkter besvaras och förändringar beskrivs.

De inkomna samrådsyttrandena berör i stor utsträckning de utredningsarbeten som vid samrådet inte var färdigställda.

Efter samrådet har trafikutredningen bland annat besvarat frågor om kapacitet, framkomlighet och säkerhet i de trafiklösningar som föreslås.

En dagvatten-, skyfalls- och VA-utredning har utrett hur dagvattenlösningarna bäst kan fördröja och rena regnvatten från området och vilka ledningssystem som behövs för dricks- och avloppsvatten.

En markundersökning har visat om föroreningar finns i marken som planeras och om den är lämplig för den användning som föreslås.

Detaljplanens bestämmelser som styr hur området kan bebyggas har bearbetats ytterligare efter samrådet. Därefter har bland annat en ny trafikbuller- och en industribullerutredning utförts för att visa vad som krävs för att de som bor i och omkring området idag och framöver ska få goda ljudmiljöer.

Förändringar i detaljplanen som är resultat av synpunkter under samrådet presenteras sist i samrådsredogörelsen.

## Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Följande sammanställning redovisar synpunkter som har kommit in under samrådet. Personnamn anges inte. Stadsbyggnadskontorets kommentarer redovisas i kursiv stil. Hänvisning till kommentar anges inom parentes efter respektive stycke.

### Myndigheter

Länsstyrelsen, diarienummer SBN-2014-62-43:

#### Riksintressen

*Riksintresse Kulturmiljövård 3kap. 6 § MB*

Planförslaget berör område som är utpekad som riksintresse för kulturmiljövården. Länsstyrelsen har dock tidigare haft en dialog med kommunen om möjligheten att inskränka de riksintressen som återfinns söder och öster om Yttre Ringvägen så att Yttre Ringvägen utgör slutlinje för områdena. Bakgrunden till detta är att Yttre Ringvägen i sig uppfattas som en sådan barriär att det inte längre är meningsfullt att hävda riksintressena i de mindre områden som omfattas innanför ringvägen.

Avseende kulturmiljön i aktuellt område bedömer Länsstyrelsen att planen kan genomföras utan att de utpekade värdena som är belägna öster om motorvägen skadas påtagligt.

*Riksintresse Kommunikationer 3kap. 8 § MB*

Planområdet gränsar till riksintresse för kommunikationer, Yttre Ringvägen med tillhörande trafikplats (Sallerup). Planhandlingarna nämner inte riksintresset för kommunikation och redogör därför inte heller för planförslagets konsekvenser i detta avseende.

Av planbeskrivningen framgår att en trafikutredning, som beräknas vara klar till detaljplanens granskningsskede, pekar på åtgärder som kommer att krävas när trafikmängderna ökar. Det kan innebära nya körfält och cirkulationsplatser vid Sallerupsvägen. Kapaciteten att ta hand om ny och tung trafik i Sallerups trafikplats utreds också.

Trafikverket har i sitt yttrande framfört ”att eventuellt nödvändiga kapacitetsförstärkningar i trafikplats Sallerup med anledning av detaljplanen behöver finansieras av exploateringen/kommunen”. Ur ett riksintresseperspektiv är det dock viktigt att visa att markåtkomsten är säkrad för en eventuell utbyggnad av trafikplatsen. Planhandlingen behöver i sammanhanget även redogöra för att det finns plats för nya körfält och cirkulationsplatser vid Sallerupsvägen om dessa åtgärder krävs för att inte påverka riksintresset negativt. Länsstyrelsen menar att det av planbeskrivningen behöver framgå att E6 är ett riksintresse, samt att det i planbeskrivningen redogörs för hur riksintresset kommer att påverkas av utbyggnaden.

Eventuella behov av åtgärder för att inte skada riksintresset samt en redogörelse för markanspråket för dessa åtgärder behöver klargöras i planhandlingarna. (1)

#### Risk för översvämning

Enligt planhandlingarna ska en vatten- och avlopps- samt dagvattenutredning tas fram inför granskningsskedet. Utredningen ska ge underlag till en mer detaljerad beskrivning av den tänkta dagvattenhanteringen samt hanteringen av skyfall inom planområdet. Länsstyrelsen kan utifrån nuvarande underlag inte bedöma om det föreligger risk för översvämning och kan därför komma att behöva återkomma till frågan i granskningsskedet. (2)

#### Miljö kvalitetsnormer för vatten

Av planhandlingarna framgår att Sege å bedöms vara känslig för ökad vattenföring och när-salter, samt mycket känslig för föroreningar. Kommunen skriver att storleken på planområdet, typen av verksamheter och aktiviteter inom området kommer att påverka belastningsgraden. Utifrån detta menar Länsstyrelsen att planhandlingarna behöver förtydligas avseende resonemanget att exploateringen inte bedöms påverka miljökvalitetsnormerna negativt.

Det aktuella planområdet ligger enligt Länsstyrelsens uppgifter utanför verksamhetsområde för dagvatten och spillvatten. Länsstyrelsen anser att verksamhetsområdet bör utvidgas för att även omfatta aktuellt planområde med tanke på att det kommer att ingå i ett större bebyggelsesammanhang. Det framgår inte av planhandlingarna om planområdet är tänkt att ingå i verksamhetsområde. Länsstyrelsen anser att detta behöver redovisas i kommande handlingar.

Sammantaget kan Länsstyrelsen med nuvarande underlag inte avgöra om det föreligger risk för negativ påverkan på miljökvalitetsnormerna för vatten. (3)

### Hälsa och säkerhet

#### *Markföroreningar*

Av planhandlingarna framgår att utredning av eventuella markföroreningar ska göras. Länsstyrelsen förutsätter att detta görs i det fortsatta arbetet, då det är en del av bedömningen av markens lämplighet, och att förekomsten av eventuella föroreningar hanteras i detaljplanen. Om marken visar sig vara förorenad ska kommunen bedöma om någon efterbehandlingsåtgärd kan säkerställa att marken blir lämplig för det föreslagna ändamålet. Markens lämplighet kan säkerställas antingen genom att avhjälpandeåtgärder genomförs innan planen antas eller genom villkorat bygglov enligt PBL 4 kap. 14§. För att använda bestämmelsen i 4 kap. 14 § punkt 4 PBL ska det vara säkerställt att marken genom avhjälpandeåtgärder blir lämplig för sitt ändamål, samt att avhjälpandeåtgärderna är realistiska och genomförbara. Föroreningssituationen behöver också vara så pass utredd att det av plankartan framgår inom vilka delar av området som en villkorsbestämmelse är nödvändig. (4)

#### *Risker för olyckor*

Planområdet är beläget i omedelbar närhet till Yttre Ringvägen som är en primär led för transport av farligt gods. I planbeskrivningen anges att industriområdet närmst motorvägen ska ha avstängningsbar ventilation och att friskluftsintag ska placeras så att de vänds från motorvägen. I övrigt anges att det inte krävs ytterligare åtgärder utifrån rikshänsyn. Länsstyrelsen anser att bestämmelsen om avstängningsbar ventilation och friskluftsintag bör regleras i plankartan om kommunen bedömer att den är nödvändig utifrån risksituationen. (5)

### Länsstyrelsens bedömning

Då ett antal utredningar hänskjuts till granskningsskedet kan Länsstyrelsen inte ta ställning till dessa frågor i samrådsskedet. Länsstyrelsen kan därför komma att ha synpunkter i granskningsskedet. Mot bakgrund av att det finns brister i handlingarna kan Länsstyrelsen komma att kalla in planen för prövning enligt 11 kap. PBL om planen antas utan kompletteringar och förtydligande redovisning som visar på markens lämplighet avseende riksintresse för kommunikationer, risk för översvämning, miljökvalitetsnormer för vatten, markföroreningar och risker för olyckor.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. Riksintresse Kommunikationer  
*En trafikutredning (SWECO, 2018) har visat att trafiken som planförslaget genererar kommer kräva utbyggnad av korsningarna inom trafikplats Sallerup samt breddning av Sallerupsvägen fram till föreslagen verksamhetsgata. Planområdet har utvidgats för att säkerställa markåtkomsten som krävs för detta. I planbeskrivningens avsnitt 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Trafikkonsekvenser förtydligas behovet av åtgärder.*
2. Risk för översvämning  
*En utredning av dagvatten, skyfall och VA har utförts (Mark- och VA-utredning för Dp 5523, WSP, 2019). Utredningen tar fasta på den öppna dagvattenlösning som utgör en betydande del av den mark som betecknas med användningen PARK i detaljplanen. Planbeskrivningen har kompletterats med beskrivningar av dagvattenlösningens gestaltning och funktion (2.6 Planförslag, Teknisk försörjning, Dagvatten respektive Skyfall samt 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Vattenkvalitet respektive Skyfall).  
 Planområdet är höjdsatt så att hänsyn tas till översvämningsriskerna vid ett 100-årsregn med klimatfaktor. Utredningen visar att risk för översvämning av kvartersmark inte föreligger i planområdets norra del. I den södra delen, i anslutning till det sydligaste kvarteret näringszon B finns en översvämningsrisk, men bara om kvartersmarkens nivå understiger gatunivån +18,2 med 70 cm (+17,5), vilket inte bedöms troligt vid genomförandet av planen.*
3. Miljö kvalitetsnormer för vatten  
*Planbeskrivningens text om vattenkvalitet har fördjupats med avseende på detaljplanens konsekvenser för Sege å. En kompletterande utredning har utförts där beräkningar av förväntade föroreningsmängder och -halter har genomförts (Ramböll, 2020). Det dagvattensystem som föreslås innebär att en mängd fördröjande och renande åtgärder kan utföras på allmän plats, i planområdets rävzon. Åtgärder föreslås som ytterligare optimera systemets förmåga att rena. Bland annat föreslås att en större damm läggs till i planområdets norra del, att rävzonens dike grävs djupare och att fler, mindre diken ansluter till detta. Med dessa åtgärder bedöms inte planläggningen medföra risk att målen för MKN för vatten inte uppnås. Se vidare 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Vattenkvalitet.*
4. Hälsa och säkerhet - Markföroreningar  
*En miljöteknisk markundersökning har utförts av matjord och grundvatten inom planområdet (Ramböll, 2019). Undersökningen visar att förorening kan finnas i fyllnadsmassor strax utanför, nordväst om planområdet, vid en äldre gårdsmiljö. Halterna föranleder ytterligare utredning inför en exploatering där men bedöms inte påverka planområdet. Halter av en insekticid har påträffats i det område som har beteckningen NATUR. Värdena ligger strax över värdena för känslig markanvändning (KM). Detaljplanen anger Industri och Naturområde vilka bedöms motsvara mindre känslig markanvändning (MKM). Inte heller små halter av arsenik under grundvattennivå i detta område bedöms utgöra problem för säkerställandet av markanvändningens lämplighet (3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Markföroreningar).*
5. Hälsa och säkerhet - Risk för olyckor  
*Kvartersmark inom 50 meter från Yttre Ringvägen betecknas i detaljplanen med kryssmark och får enbart bebyggas med komplementbyggnader upp till 10%. Området kommer därför inte att innehålla byggnader där människor vistas stadigvarande. I en riskutredning inför planeringen av en jämförbar etablering längs Yttre Ringvägen (Pp 6018, Öster om Elisedal) bedöms riskerna för olyckor med avseende på farligt gods vara acceptabla. Avstängningsbar ventilation anges som ett exempel på lämplig åtgärd. Detta beskrivs i planbeskrivningen för denna detaljplan och anges inte som planbestämmelse.*

**Trafikverket**, diarienummer SBN-2014-62-34:

Bländningsrisk från planområdet mot Yttre Ringvägen behöver värderas. (1)

Avvattning av planområdet får ej belasta Yttre Ringvägens diken och dammar. (2)

Eventuellt nödvändiga kapacitetsförstärkningar i trafikplats Sallerup med anledning av detaljplanen behöver finansieras av exploateringen/kommunen. (3)

Trafikverket anser att en dialog med Svedala kommun om den långsiktiga utvecklingen av stråket Malmö-Bara-Klågerup bör inledas där både Malmö stad och Trafikverket som väghållare, samt Skånetrafiken/Region Skåne deltar. (4)

Detaljplanen medger byggnation som är högre än 20 meter inom tätbebyggt område. Etableringen ligger inom den MSA-påverkande zonen för MMX. Flygplatserna är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig. Även Luftfartsverket är sakägare och ska ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. Luftfartsverkets CNS-utrustning (Communication, Navigation, Surveillance) är säkerhetsklassad och eventuell påverkan på utrustningens funktion kan endast bedömas av Luftfartsverket. Luftfartsverket hörs genom tjänsten "CNS-analys" på Luftfartsverkets hemsida:

<http://www.lfv.se/tjanster/lufttrumstjanster/cns-analys>

Trafikverket förutsätter att kommunen hör berörda flygplatser samt Luftfartsverket. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras och skickas till berörda flygplatser. (5)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Risken för bländning är beroende av typ av verksamhet och slutgiltig utformning på respektive fastighet. Detta ska särskilt beaktas i bygglovsskedet. I avsnitt 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, ljus, utvecklas texten om eventuellt behov av bländningsskydd. Planen tillåter att skydd uppförs inom kvartersmark längs Yttre Ringvägen.*
- 2. De dagvattenlösningar som föreslås i detaljplanen och de beräkningar som utförts har baserats på förutsättningen att ingen avvattning ska belasta Yttre Ringvägens diken och dammar. (Se även Mark- och VA-utredning för Dp 5523).*
- 3. Planbeskrivningen har kompletterats med text om att förändringar i Sallerups trafikplats som behövs för planens genomförande bekostas av kommunen (3.3 Ekonomiska konsekvenser, 4.3 Ekonomiska genomförande frågor).*
- 4. En dialog har förts mellan Svedala kommun, Malmö kommun, Trafikverket, Region Skåne och Skånetrafiken. Syftet har bland annat varit att gemensamt hitta lösningar för att säkra goda förhållanden för kollektivtrafiken på stråket Malmö-Bara-Klågerup. Samtalen har föranlett en komplettering av den genomförda trafikutredningen med målet att öka kollektivtrafikens framkomlighet. Gestaltningen av de cirkulationsplatser som föreslås, bland annat där verksamhetsområdets huvudgata ansluter till Sallerupsvägen, har därefter anpassats.*
- 5. Beträffande flygtrafik anger Försvarmakten att eventuell flyghinderanalys utförs av fastighetsägaren inför planerad exploatering. En formulering om detta förs in i planbeskrivningen under rubriken 4.2. Tekniska genomförande frågor.*

**Kommunala lantmäterimyndigheten Malmö stad**, diarienummer SBN-2014-62-41:

### 3.4 Konsekvenser för fastigheter

*Fastigheterna Tullstorps 180:84, Sallerup 180:22, Sallerup 180:72 och Sallerup 180:76*

*Fastighet Sallerup 180:21*

Ovanstående rubriker och innehåll kan skrivas ihop och ändras till:

*Fastigheterna Tullstorp 180:84, Sallerup 180:21, Sallerup 180:22, Sallerup 180:72 Sallerup 180:76 och Sallerup 180:174*

Del av fastigheterna Tullstorp 180:84, Sallerup 180:21, Sallerup 180:22, Sallerup 180:72 Sallerup 180:76 och Sallerup 180:174 kan genom fastighetsbildning komma att ombildas till nya fastigheter. Fastigheterna ägs av Malmö kommun.

*Fastighet Sallerup 180:201*

Med nuvarande utformning av planen och om det inte finns avtal upprättande mellan Malmö kommun och fastighetsägaren till Sallerup 180:201 rekommenderar Lantmäterimyndigheten att det införs fastighetsindelningsbestämmelser.

#### 4.3 Ekonomiska genomförandefrågor

”Om planens genomförande förutsätter lantmäteriförrättning ska detta bekostas av fastighetsägaren/ledningshavaren om inget annat avtalas.”

Skriv om stycket och omnäm kostnader för planen, förrättningar, inlösen av delar av Sallerup 180:201 och eventuell ersättning för upphävande av servitut.

#### 4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor

*Fastighetsbildning*

”Nya fastigheter inom området kommer att bildas genom fastighetsreglering.” Stryk ”fastighetsreglering” och skriv ”avstyckning”.

”I planområdet läggs kvartersmark ut för bland annat bostäder.” Stryk ”bostäder” och skriv ”industri”.

Dessa två stycken gällande rättigheter kan läggas till:

Officialservitut 1280K-182/1988.1 för vattenledning och 1280K-182/1988.2 för väg gäller till förmån för Sallerup 180:21 och belastar Sallerup 180:22. Rättigheten för utfart blir i och med detaljplanen inte nödvändig och ska därför upphävas i en lantmäteriförrättning. Om vattenledningen behöver omlokaliseras ska rättigheten upphävas eller ändras.

Avtalsservitut 12-IM1-90/10414.1 för utfartsväg till Nummertolvsvägen gäller till förmån för Sallerup 180:21 och belastar Sallerup 180:22. Rättigheten ska upphävas då det i och med detaljplanen blir överflödigt.

#### 5.2 Planområdet

*Plandata*

”Två ledningsrätter avgränsar planområdet, en matarledning för vatten i områdets norra kant och en naturgasledning i planområdets västra kant.”

Stycket kan skrivas om till: Inom planområdet finns följande rättigheter, officialservitut 1280K-182/1988.1 för vattenledning, 1280K-182/1988.2 för väg, ledningsrätt 163/1986.1 för gasledning och avtalsservitut 12-IM1-90/10414.1 för utfartsväg.

#### 5.3 Tidigare ställningstaganden

*Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser*

Del av Dp 4074 ligger inom detaljplaneområdet och ska därför upphävas.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Planbeskrivningen justeras och kompletteras med ny text enligt förslag ovan.*

*Avtal kommer att upprättas mellan Malmö kommun och fastighetsägaren till Sallerup 180:201 för att reglera de förändringar som detaljplanen medför.*

*En del av detaljplanen Dp 4074 ligger inom planområdet, söder om Sallerupsvägen och upphävs när denna detaljplan vinner laga kraft.*

## Kommunala och regionala organ

**Tekniska nämnden**, diarienummer SBN-2014-62-57:

### Allmänt

Tekniska nämnden är positiv till planförslaget eftersom planen tillgodoser efterfrågan av fastigheter till såväl större som småskaliga verksamheter. Det är viktigt att marken kan utnyttjas effektivt och planeras långsiktigt och flexibelt med syfte att tillmötesgå verksamheter som vill etablera i Malmö.

Det finns en stor efterfrågan på mark för verksamheter i Malmö. Dels finns det en efterfrågan på större logistik och lager kombinerat med kontor, exempelvis huvudkontor med lagerfunktioner. Dels finns det en efterfrågan från mindre aktörer som även de efterfrågar kombination av lager och kontor. Marknaden efterfrågar även mark för automatiserade höglager med önskemål om höjder runt 30 - 40 meter i allt högre grad.

Staden bör planera långsiktigt med syftet att möta efterfrågan från näringslivet. Samrådsförslagets utformning tillmötesgår inte det och är i vissa delar därmed inte genomförbar. Plankartan innehåller flertalet bestämmelser, vilket gör den svårtolkad. Den begränsar också utformning av byggnader och kan skapa svårigheter för många verksamheter att etablera.

För att nå målet med attraktiv mark för näringslivet bör särskilt nedanstående punkter beaktas: (1)

- Skapa en mer flexibel och förenklad plankarta med möjlighet för en större variation av företag att etablera sin verksamhet.
- Möjliggöra automatiserade höglager i näringszon A.
- Öka markutnyttjande i näringszon A.
- Möjliggöra kontor och lager inom hela näringszon B.
- Ändra utformningen av kvarteren i näringszon B för att möjliggöra en större variation av verksamheter.
- Öka flexibiliteten i näringszon B genom att ta bort prickmarken och vissa placeringsbestämmelser.

### Plankarta

#### Näringszon A

Områdets syfte är att etablera stora verksamhetsanläggningar och ska präglas av täthet och varierande höjder. Plankartan innehåller flera egenskapsbestämmelser som till viss del inte överensstämmer med syftet med detaljplanen. (2)

#### *Användning*

Tekniska nämnden ser positivt på att området får ha användning JKP. Däremot begränsas användningen till att inte tillåta lager i zonen närmast huvudgatan, vilket i sin tur kan försvåra att byggrätten utnyttjas optimalt.

Användningsbestämmelsen C-centrumändamål ses positivt på den planerade torgytan, men vidare i planarbetet bör ytan utredas om den är tillräcklig för att kunna utveckla ändamålsenlig centrumverksamhet.

#### *Exploateringsgrad och prickad mark*

Planförslaget innehåller en egenskapsbestämmelse  $e_1$  som reglerar högsta exploateringsgrad i området på 60%. Den verkliga/totala exploateringsgraden blir tillsammans med prickad



mark (invid Yttre Ringvägen) och bestämmelse (längs huvudgatan) 44 - 59% på kvarteren inom området. För att uppnå målen med en effektiv markanvändning bör exploateringsgraden tillåtas vara högre, vilket kan nås genom att minska den prickade markens utbredning och ta bort bestämmelsen  $e_1$ .

Om exploateringsgraden  $e_1$  ändå beslutas vara kvar bör den baseras på en fastighets yta och inte egenskapsområdets yta, eftersom det annars kan bli en konkurrens om byggrätterna mellan flera fastigheter.

Exploateringsgraden närmast huvudgatan är begränsad till 80%  $e_2$ . Det finns förutom exploateringsgraden även en bestämmelse gällande förgårdsmark på minst 2,5 meter, vilket bidrar till samma exploateringsgrad och bestämmelsen  $e_2$  kan därmed tas bort.

#### *Höjder*

Det är positivt att planförslaget kommer att möjliggöra för höga byggnader på 22 meter, men planen bör även tillåta höjder på 30 - 40 meter, som exempelvis automatiserade höglager kräver.

Bestämmelsen  $f_1$  medger att, 15% av byggnadsarean får byggas upp till 50 meter, men bestämmelsen är inte tillräcklig för att tillåta höglager som kräver mer än 15%. Likaså kan bestämmelsen som medger att, 10% av bebyggelsen får vara under 12 meter, vara problematisk om vissa delar av byggnaden behöver vara lägre. Exempelvis in- och utlastning och mindre komplementbyggnader. De totala procentsatserna bör därför ökas. Bestämmelsen bör också vara kopplad till en fastighets yta istället för egenskapsgränsen, eftersom det annars kan bli konkurrens om byggrätten mellan flera fastighetsägare.

Torgytans höjder bör vara ca 14 - 15 meter för centrumändamål, för att möjliggöra fler våningsplan ovanför bottenplan. Till exempel har bottenvåning med centrumändamål oftast en högre takhöjd, vilket påverkar totalhöjden, om det önskas rymmas två våningsplan med t.ex. kontorsverksamhet.

#### *Utformning av kvarter*

Flera kvarter inom området har oregelbundna användningsgränser, med flera hörn/hack som inte är ändamålsenliga. Gränserna bör vara så raka som möjligt för att nå effektiv markanvändning med så få hörn som möjligt.

Varje fastighet bör också få tillgång till en egen infart från huvudgatan, för att möjliggöra olika typer av verksamheter. Bestämmelsen  $f_5$  om att två fastigheter skall ha gemensam infart för tung trafik bör därmed tas bort.

#### Näringszon B

Näringszon B syftar till att skapa möjlighet för etablering av mindre störande verksamheter. Den aktuella utformningen av området kan eventuellt göra att planen inte är genomförbar. Området behöver bli mer flexibel och möjliggöra etablering av en större variation av verksamheter. (3)

#### *Användning*

På samtliga ytor där användningsbestämmelsen Z förekommer bör kompletteras med K - kontor. Det möjliggör att verksamheter med större andel kontor eller endast kontor också ska kunna etablera sig inom området. Det bör även tillåtas lager inom hela området, då många kontorsverksamheter önskar att kombineras med en lagerfunktion. Bestämmelsen  $f_3$  innebär att nästan hälften av möjliga fastigheter inom området inte tillåts lager och bör därmed tas bort.

De två områdena för parkering – P bör kompletteras med användning K, Z och C för att möjliggöra både parkeringshus och annan verksamhet. Det medför en högre grad av flexibilitet och levande stadsmiljö inom området. Användningsgränserna bör också justeras då de har olika storlek, inte är rätvinkliga och bör anpassas till de behov som finns i området.

#### *Höjder*

Det är positivt med den högsta byggnadshöjden på 13 meter. Däremot kan bestämmelsen  $f_2$  som tillåter att, 10% av angiven byggnadsarea får understiga 6 meter, medföra en problematik kopplat till eventuellt tillkommande delbyggnader och/eller komplementbyggnader på området. Förslagsvis bör därför procentsatsen ökas.

Den befintliga gården Ringadals gård ska ha samma höjdbestämmelse, som de övriga kvarteren inom området.

#### *Fastighetsstorlek*

Bestämmelsen  $d_1$  ger en begränsning på största fastighetsstorlek på 3 000 kvm. Det innebär att många kvarter inom området behöver delas i två till fyra fastigheter, vilket i sin tur bidrar till att det blir svårt att skapa lämpliga fastigheter med funktionella byggnader inkl. in- och utfarter och logistiklösningar. Bestämmelsen kommer även att innebära att byggrätten minskas då byggnader inte får placeras fram till fastighetsgräns. Det finns en efterfrågan från näringslivet på större fastigheter och bestämmelsen bör därför tas bort.

#### *Exploateringsgrad*

I ett av kvarteren finns en begränsning av exploateringsgrad  $e_3$  på 15 % utan motivering och bör därför tas bort.

#### *Prickad mark*

Inom området ligger en prickad mark som begränsar utformningen av kommande byggnader till rektangulära byggnader med ca 16 - 20 meters bredd. I liknande verksamhetsområde ligger flertalet av byggnadsbredderna inom spannet 23 - 30 meter. Förslagsvis bör bredden justeras till 25 meter samt skapa en större variation av byggnader och tillåta kvadratiska byggnader för att möta efterfrågan.

Den prickade marken som skapar mellanrum mellan gata och park ses som positiv. Däremot om marken ska användas för allmänna ändamål, t.ex. gång- och cykelväg eller dagvattenhantering ska det vara på allmän platsmark, vilka finns föreslagna på andra delar i planen.

#### *Placeringsbestämmelser*

Egenskapsbestämmelsen  $p_3$  som reglerar placering av byggnader kommer medföra att fastighetstillbehör/eller byggnadstillbehör som till exempel dräneringsledningar m.m. kommer att placeras på allmän platsmark. Det kommer leda till fastighetsrättsliga och tekniska svårigheter och bestämmelsen bör därför tas bort.

Det finns en bestämmelse gällande förgårdsmark  $p_2$  som reglerar en yta på 1,5 - 2 meter. Regleringen kan skapa ett snävt utrymme för placering av byggnader och huvudgatans sväng bidrar också till att de byggrätterna påverkas negativt av det. Bestämmelsen bör bli mer flexibel och reglera inom ett större spann, vilket också bidrar till att kunna anlägga växtlighet framför byggnaden. Exempelvis är ett rekommenderat avstånd mellan träd och byggnad 5 meter och bör möjliggöras.

#### *Utformning kvarter*

De planerade kvarteren skapar en väldigt begränsad utformning, med både prickad mark och placeringsbestämmelser. För att få en funktionell och genomförbar plan måste kvarteren antingen öka kraftigt i storlek eller placeringsbestämmelsen gällande byggnad mot både

gata och park tas bort. Förslagsvis bör kravet på att byggnader ska finnas mot både park och gata tas bort och prioritera en av dessa placeringar. Förslag mot huvudgatan.

#### *Ringladals gård*

Intrånget på privata fastigheten Sallerup 180:201, Ringladals gård, bör minimeras för att möjliggöra att befintlig verksamhet kan bedrivas. Förslagsvis kan gränsen mot allmän plats i den norra delen av fastigheten flyttas längre norrut och gränsen mot parken kan flyttas längre västerut. Den *trädgård* som beskrivs som värdefull att bevara, kommer nämligen påverkas av de planerade förändrade marknivåerna genom dagvattenlösningen för området. Träden ska bevaras och det görs möjligt om parken och dagvattenhanteringen flyttas västerut.

#### *Hållbarhet och grönytefaktor*

Grönytefaktorernas effekter behöver utredas innan det sätts som ett mål enligt detaljplanen. Grönytefaktor på 0,3 kan innebära att fastigheterna möjligen inte kommer utnyttjas yteffektivt. Verksamhetsfastigheter har vissa förutsättningar för att bedrivas såsom hårdgjorda logistikytor och byggnader med lättare konstruktioner. Området ska få en grön och hållbar karaktär, men under rimliga krav utifrån fastigheternas förutsättningar.

Förslagsvis bör hållbarhet hanteras som en helhet, med exempelvis energilösningar för verksamheter och industriell symbios tillsammans med grönytefaktorerna.

#### *Grönstruktur*

I planen framhålls vikten av att bevara utblickar mot landskapet i öster. Det nuvarande planförslaget säkrar endast utblickar i tre smala släpp mellan kvarteren. Om ambitionen är att säkerställa landskapsbilden mot öster bör fler släpp möjliggöras i plan.

#### *Rävzon*

Angiven form och bredd på området behöver ses över. Stråket i planförslaget är för smalt för att inrymma de funktioner som beskrivs såsom dagvattenhantering genom ett svackdike, ängar och kullar i mindre skala och gång- och cykelväg. Området planeras ha en naturkaraktär och fungera som buffertzon, vilket också kommer att kräva plats för vegetation i olika form med trädgångar och växtlighet kring svackdikena. Ett riktmärke kan vara en bredd på 50 meter.

#### *Koloniområde*

Det angivna koloniområdet i planen är ca 4000 kvm. Förslagsvis bör ett nyetablerat koloniområde vara 10 000 - 15 000 kvm, vilket gör att ytan bör utökas i plan. Till området ska även finnas tillgång till väg och parkering.

Ett alternativ är ett mindre odlingsområde med förslagsvis placering i *Dillzonen* där annan användning av grönska och planteringar omöjliggörs pga. huvudvattenledningen och dess skyddsområde. Odling kan ske ovan mark utan schakt.

#### *Grannskapspark*

Parkområdet bör ses över gällande form och storlek, för att få utrymme till en mängd parkfunktioner såsom lekplats, träd och annan vegetation, ytor för fri lek och rekreation och gångvägar. Noterbart är att gravhögen är betydelsefull för området och parkens identitet. Den tar också stora ytor i anspråk, genom dess skyddszon, och medger därmed ingen markbearbetning och begränsar möjlighet att plantera träd eller annan vegetation.

#### *Dagvatten och skyfall*

Ambitionerna gällande den öppna dagvattenhanteringen är bra. Utifrån informationen i plankarta och planbeskrivning går det däremot inte att avgöra om planförslaget möjliggör de ambitionerna. Utrymmet för marken där dagvattenhanteringen ska rymmas bedöms vara underdimensionerad i jämförelse med likartade områden och därför är det behov av den

VA- och dagvattenutredning som pågår. Inom ramen för den utredningen bör även förslag på markhöjder tas fram för att säkerställa att skyfall kan hanteras, utan att en risk för översvämning skapas i planerade och befintliga byggnader.

### Trafik

#### *Sallerupsvägen*

Planförslaget behöver kompletteras med den framtagna trafikutredningen inkl. trafiklösningar som saknas i föreslagen plankarta och illustration och kommer att påverka det slutliga förslaget. Sallerupsvägen som ligger utanför planområdet kommer att få direkta konsekvenser av det planerade området. Det krävs en ombyggnad av sektion och korsningspunkter för Sallerupsvägen och trafikplats Sallerup, för att klara den ökade trafikmängden.

Kapacitetsstudier visar också på att det behövs cirkulationsplatser i korsningarna med huvudgatan samt i trafikplatsens av- och påfartsramper, och fyra körfält mellan trafikplatsen och huvudgatan. En breddning av Sallerupsvägen innebär också konsekvenser på befintliga brokonstruktioner och bullervallar.

Utformning av Sallerupsvägens sektion och korsningspunkter ska göras i dialog med Trafikverket.

#### *Kollektivtrafik*

På Sallerupsvägen väster om korsningen med huvudgatan planeras ett nytt hållplatsläge med fickhållplatser (regionbusslinje 142, 148 samt stadsbusslinje 35). Hållplatserna ska dimensioneras för att två 18-meters bussar ska kunna stå inne samtidigt. Hållplatserna ska ha tillräckliga ytor för en hög standard gällande väntytor, väderskydd och cykelparkering.

Det är viktigt att ta hänsyn till trygghetsfaktorn i det vidare planarbetet med syfte på att passagen mellan hållplatserna ska ske via befintlig tunnel under Sallerupsvägen. Gena gång- och cykelvägar mellan hållplats och verksamhetsområdet bör också utredas vidare i planarbetet.

På den kommande huvudgatan planeras det också för ett hållplatsläge för stadsbusstrafik (linje 35). Hållplatsen lokaliseras i anslutning till Topplocksgatan och utformas som stopphållplatser med utrymme för plattformar i trädlisterna. Vändmöjlighet kommer att finnas i den norra delen av huvudgatan, vilket även kan bli ytterligare ett hållplatsläge för linje 35 i framtiden. Alla hållplatslägen saknas i plan- och illustrationskartor och plankartan bör kompletteras i nästa skede.

En eventuell ombyggnad av Sallerupsvägen, med fler korsningspunkter och cirkulationsplatser, kommer att påverka framkomlighet och komfort för kollektivtrafiken längs Sallerupsvägen negativt.

#### *Gång- och cykeltrafik*

Det måste framgå tydligare hur verksamhetsområdet ska kunna nås med gång- och cykel utifrån befintligt omkringliggande gång- och cykelnät, samt hur cykelnätet kopplar till de nya hållplatserna.

#### *Vändplatser*

Lokal gatornas vändplatser har olika storlek och geometri. Gatorna inkl. vändplatser bör även gå igenom parkområdet och avslutas vid planområdets västra gräns. (4)

### Illustrationsplan

Det önskas en illustrationsplan över området då den nuvarande strukturskissen är svåräst och inte stämmer överens med planen. (5)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

## 1. Allmänt

Efter samrådet har de förändringar som räknas upp bearbetats i det förvaltningsgemensamma arbetet med detaljplanen. Målet har varit ett planförslag som både kan svara mot framtida verksamheters etableringsbehov och de mål som Malmö kommun satt upp för det nya verksamhetsområdet.

## 2. Plankarta-Näringszon A

### Användning

Plankartans bestämmelse om att lager inte får finnas närmast huvudgatan baseras på målen att upplevelsen av närhet, mänsklig skala och orienterbarhet ska prägla de delar som besökare möter i området. Risken är stor att dessa värden påverkas negativt om lagerbyggnader på mycket stora tomter förläggs i direkt anslutning till gatumiljön. Bestämmelsen ersätts med en bestämmelse om att kontor, besöks- och personaltäta funktioner ska placeras mot verksamhetsgatan, innanför förgårdsmark.

Hållbara och cirkulära lösningar är mål för verksamhetsområdet. Därför är det viktigt att lokaler för möten, konferenser, utställnings- och restaurangverksamhet kan finnas i området. Torgplatsen och den bebyggelse som får omge den kan bidra med en sådan möjlighet. Byggrätten med användningen centrumändamål, C, invid torget utökas till en bredd av 20 meter och användningen C styrs till byggnadernas bottenvåning. Torgplatsen koncentreras efter samrådsskedet öster om huvudgatan och ges en större samlad yta.

### Exploateringsgrad och prickad mark

I detaljplanen prövas efter samrådet en exploateringsgrad där den maximala byggnadsarean är 70%. Bestämmelsen uttrycks som maximal byggnadsyta på fastighetsytan inom egenskapsområdet. De smala egenskapszoner som fanns i samrådsförslaget har slagits samman och bestämmelserna anges istället i text på plankartan och förklaras i planbeskrivningen.

Kvartersmarken närmast Yttre Ringvägen betecknades i samrådsförslaget med prickmark med ett djup som motsvarar det avstånd inom vilket människor inte ska vistas stadigvarande av säkerhetsskäl, exempelvis i kontorsbyggnader. Detta är också den zon som lastning och uppställning av större fordon styrs till i den ordning som fått styra näringszon A. Prickmarken ersätts efter samrådet med kryssmark där kompletteringsbebyggelse får finnas på 10% av området och med högsta nockhöjden 5 meter. Det innebär att exempelvis tak för upplag och miljöhus kan finnas i egenskapsområdet.

### Höjder

Planförslaget medger att lager med högsta angivna nockhöjd 30 meter (sk höglager) uppförs 30 meter från verksamhetsgatan på upp till 20% av byggnadsarean inom egenskapsområdet på fastigheten. Därutöver får kontor med uppstickande byggnadsdel med 50 meters höjd uppföras på 10% av egenskapsområdet på respektive fastighet.

Byggrätten invid torgytan ges högsta tillåtna nockhöjd 14 meter.

### Utformning av kvarter

Plankartan har justerats med avseende på hörn och back.

Ett av planeringens mål är att bebyggelsen som uppförs ska fungera bullerskyddande. Det kan uppnås genom byggnaders placering och genom att begränsa antalet genomgående gator och infarter i näringszon A. Att dela infart bedöms vara möjligt även på kvartersmark. Målet kvarstår därför men kommer inte att regleras i detaljplanen.

## 3. Plankarta – Näringszon B

Bebyggelseordningen i näringszon B har bearbetats vidare vilket resulterat i att större, samlade byggrätter har styrts till verksamhetsgatan.

### Användning

Bestämmelsen som tillåter kontor, K, förs in på samtlig kvartersmark i näringszon B. Lager tillåts även mot verksamhetsgatan.

Områden som planeras för parkering (P) får även bestämmelserna Kontor (K), Icke störande verksamhet (Z) och Centrumanvändning (C) för att parkeringshus ska kunna kombineras med olika former av service som gynnar området. Användningsgränserna har justerats.

#### Höjder

Högsta tillåtna nockhöjd är 14 meter. Bestämmelse på plankartan om lägsta byggnadshöjd med procentsats har tagits bort ur planbestämmelserna.

Bestämmelsen korsmark ersätter bestämmelsen prickmark även i näringszon B för att komplementbyggnader ska kunna uppföras på gårdar. Byggnaderna får ha högsta nockhöjden 5 meter.

#### Höjderna vid Ringladals gård

Nya byggnader som uppförs i gårdsstrukturen vid Ringladals gård får uppföras med högsta nockhöjd 14 meter, som i omgivande verksamhetskvarter.

#### Fastighetsstorlek

Näringszon B planeras för mindre verksamheter och kontor, däremot inte handel med större behov av markparkering. Fastighets- och gatukontoret tilldelar lämplig verksamhet mark i det nya verksamhetsområdet. Samrådsversionens bestämmelse om största tillåtna fastighetsstorlek tas bort.

#### Exploateringsgrad

Kvartersmarken till Ringladals gård har utökats efter samrådet. Byggnader inom den befintliga gårdsstrukturen ska kunna ersättas och kompletteras. Tidigare bestämmelser om exploateringsgrad har ersatts med en bestämmelse som anger att 45% av fastighetsarean får bebyggas. Största tillåtna byggnadsarea för respektive byggnad är 1000 m<sup>2</sup> för att den öppna gårdsstrukturen ska kunna läsas av även i framtiden.

#### Prickad mark

Den prickade marken tas bort på kvartersmarken i näringszon B och ersätts med korsprickad markbestämmelse som tillåter uppförande av komplementbyggnader. Byggnaderna får finnas på upp till 10% av korsmarkens yta och ha högsta nockhöjden 5 meter. Byggrätternas djup i näringszon B ökas till 30 meter för att öka frihetsgraden i val av byggnaders form.

De båda prickmarkerade länkarna som fanns mellan verksamhetsgatan och parken i samrådsförslaget har tagits bort och ersatts med parkmark i en förbindelse.

#### Placeringsbestämmelser

Den tidigare placeringsbestämmelsen för gräns mot park ersätts med prickmark, vilket innebär att byggnad inte får placeras närmare fastighetsgränsen än 0,5 meter.

Förgårdsmarken i näringszon B utökas och ska vara mellan 2,5 och 4,0 meter bred för att göra det möjligt att inrymma handikapparkering, cykelparkering för anställda och besökare, entréplatser och plantering.

#### Utformning kvarter

Kvarterens bebyggelse mot gata har prioriterats i granskningsförslaget och byggrätternas djup ökat från 20 meter till 30 meter, inklusive förgårdsmark.

#### Ringladals gård

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att Ringladals gård har bevarandevärde som gårdsstruktur. Den är en av få rester av odlingslandskapets bebyggelse. En utvidgning av fastigheten blir möjlig för att kompensera för ytor som tas i anspråk för bland annat verksamhetsgatan.

Trädgården och dess växtlighet bedöms ha ett stort värde, kulturhistoriskt och även biologiskt, med kraftfull växtlighet i gränsen mot rävzonen. Den kommer även fortsättningsvis att höra till

gården och befintlig fastighetsgräns i väster bevaras. En bestämmelse om bevarande av häckplante-ring och träd samt krav på marklov vid eventuell fällning av träd förs in på plankartan. Däremot bedöms inte enskilda byggnader vara kulturhistoriskt värdefulla och skyddas inte i detaljplanen.

#### Hållbarhet och grönytefaktor

En utredning om hur grönytefaktorn kan användas i verksamhetsområden har utförts, Grönytefaktor på industrifastigheter (Ramböll). På plankartan har bestämmelse om grönytefaktor 0,3 lagts till i näringszon A och 0,2 i näringszon B där fastigheterna är mindre.

#### Grönstruktur

Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att antalet öppningar i bebyggelsekanterna mot huvudgatan bör reduceras både i näringszon A och näringszon B för att en så god ljudmiljö som möjligt ska kunna uppnås väster om verksamhetsområdet, i parken och i befintliga och kommande bostadsområden. Därför kommer inte fler öppningar att skapas. Den öppning mot landskapet i näringszon A som i framtiden kan innehålla ett ekostråk breddas däremot för att fler ekologiska värden ska kunna säkras.

#### Rävzon

Rävzonen breddas i söder och i norr. Minsta bredd är i förslaget 40 meter vilket kan säkra plats både för dagvattenlösningar, gång- och cykelpassage och viss vistelse även i de smalaste delarna av Rävzonen, se planbeskrivningens illustration.

#### Koloniområde

Det föreslagna koloniområdet har i planförslaget bedömts ha en alltför liten yta och lyfts därför ur planförslaget. Koloniområde kan istället bli en funktion i kommande detaljplaner som innehåller bostäder. Se även svar till LRF om stadsodling.

#### Grannskapspark

Samrådsförslagens bostadsdelar har lyfts ut ur planförslaget och grannskapsparken har i granskningförslaget därför en större yta. Detta ger möjlighet att lösa de behov som Tekniska nämnden anger samt en större översvämningssyta för dagvatten i den del som ingår i rävzonens dagvattenområde, se planbeskrivningens illustration.

#### Dagvatten och skyfall

Utrymmet för dagvattenlösningarna har säkrats efter genomförd utredning.

Plankartan har kompletterats med markhöjder som säkrar dagvattnets avrinning enligt dagvattenutredningens förslag.

## 4. Trafik

### Sallerupsvägen

I planbeskrivningens avsnitt 2.5 Trafik redogörs för resultaten från trafikutredningen och vilka förstärkningar av infrastrukturen som krävs för att klara trafikökningen som planförslaget medför. Dialog har förts med Trafikverket.

Planområdet har utvidgats för att även omfatta de delar av Sallerupsvägen som kräver ytterligare markanspråk. Den breddning av Sallerupsvägen som krävs för en första etapp innefattar inga sträckor med befintliga broar men breddningen och utbyggnaden av cirkulationsplatser och hållplats kan påverka den befintliga bullervallen söder om Sallerupsvägen. Behovet av breddning av Sallerupsvägen berörs främst i avsnitt 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Trafikkonsekvenser. Bullerreducerande åtgärder som krävs för befintlig bebyggelse längs Sallerupsvägens beskrivs i 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Omgivningsbuller.

### Kollektivtrafik

*Planområdet har utvidgats för att nya hållplatser med tillräcklig storlek ska rymmas längs Sallerupsvägen i höjd med Lindells gång. Kollektivtrafiken inom planområdet och placering av hållplatslägen samt kopplingen mellan nya hållplatslägen och föreslagna verksamheter beskrivs i avsnitt 2.5 Trafik, Kollektivtrafik. Hållplatsytorna kan anläggas inom planbestämmelsen gata vilket gör placeringen flexibel. Planillustrationen har kompletterats för att tydliggöra framtida hållplatslägen och vändytorna. Framtida cirkulationsplatser längs Sallerupsvägen ska utformas långsmala i syfte att ge mjukare linjeföring för busstrafik längs Sallerupsvägen. Konsekvenserna för kollektivtrafiken på grund av ombyggnad av Sallerupsvägen samt den ökade trafikmängden hanteras i avsnitt 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Trafikkonsekvenser.*

#### *Gång- och cykeltrafik*

*Gång- och cykeltrafikens förutsättningar inom planområdet samt möjligheterna att nå planområdet från övriga delar av staden redovisas i avsnitt 2.5 Trafik. Konsekvenserna av ej genomförda förstärkningar av cykelvägnätet beskrivs i avsnitt 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Trafikkonsekvenser.*

#### *Vändplatser*

*Plankartan har kompletterats med vändzoner i planområdets västra gräns för att dessa ska kunna fungera som återvändsgator under den tid området utvecklas.*

#### 5. Illustrationsplan

*En ny illustrationsplan har tagits fram efter samrådet, se planbeskrivningen.*

### **Miljönämnden**, diarienummer SBN-2014-62-55:

#### Symbiosfunktioner och avfall

Detaljplanen bör möjliggöra en avfallshantering som bidrar till att målen nås i Avfallsplan 2016 - 2020 om minskade avfallsmängder, ökad återvinning och renare miljö. Det är mycket glädjande att industriell och urban symbios nämns som en planeringsförutsättning. Detta kan ytterligare förtydligas i texten på sidan 6 genom att beskriva att industriell och urban symbios i sig är en effektivisering av markutnyttjandet, eftersom verksamheter kan samordna och/eller dela olika lösningar mellan varandra (exempelvis tryckluft, energilösningar, parkering). Texten på sidan 7 kan förtydligas med följande lydelse: "Även verksamhetsområdet föreslås få en tydlig identitet av hållbarhet, en utveckling av industriell och urban symbios när det gäller exempelvis energi, logistik, avfall och service".

På sidan 26 i avsnitt 4.4 anges att en gemensamhetsanläggning för fastigheternas gemensamma behov inom kvartermark ska bildas. Miljönämnden anser att planen bör säkerställa att det inte finns fastighetsrättsliga eller andra hinder för att gemensamhetsanläggningar, nödvändiga för olika sorters gemensam infrastruktur ovan och under mark för att dela resursflöden (till exempel vatten, energi, avfall) mellan fastigheter, kan genomföras. (1)

#### Ekosystemtjänster och gröna värden

Regeringen har haft som mål att senast år 2018 ska betydelsen av biologisk mångfald och värdet av ekosystemtjänster vara allmänt kända och integreras i ekonomiska ställningstaganden, politiska avväganden och andra beslut i samhället där så är relevant och skäligt.

Området utgörs idag av jordbruksmark och exploatering av den typen av mark regleras i både miljöbalken och plan- och bygglagen. Enligt Översiktsplan för Malmö har odlingsmarken i Malmös omland högsta nationella kvalitetsklassning, är inte ersättbar och är mycket viktig att värnas. När ett jordbruksområde exploateras försvinner ekosystemtjänster som är grunden för långsiktig matproduktion. Andra ekosystemtjänster försvinner också, såsom jordens bördighet, det ekologiska samspelet mellan växter och djur som lever i mar-



ken och markens naturliga struktur. Detta kan ge konsekvenser som är kopplade till klimatförändringar, till exempel försämrade skyfalls- och dagvattenhantering, minskning av den biologiska mångfalden och risk för så kallad värmeö-effekt.

Nya barriärer i landskapet leder även till försämrade spridningsmöjligheter för växter och djur i det planerade området men även utanför det planerade området. Den biologiska mångfalden försämras i Malmö och i Skåne på grund av bland annat förtätning och exploatering av obebyggda områden. Trots att vi har ett mål om att värna och förstärka den biologiska mångfalden i Skåne, Sverige och även globalt är det ett av de svåraste målen att uppfylla, bland annat på grund av exploateringen. Då är det av största vikt att få in mer kunskap och underlag om det planerade området, göra en analys över naturvärden och planera så att området kan skapa nya förutsättningar för naturvärden.

Generellt sett ger plankartan och planbeskrivningen bra förutsättningar för att kunna leverera vissa ekosystemtjänster och även öka vissa värden trots att stora ytor av jordbruksmark kommer att hårdgöras. Detaljplanens syfte skulle kunna förtydliga det genom att belysa vikten av att ta hänsyn till övergripande ekologiska funktionella samband. I detta område kan det gälla gröna korridorer (grön infrastruktur som kopplar ihop gröna områden) och vattenavrinningsområden som ingår inte bara i det planerade området utan även i det kringliggande området. På detta sätt skulle planområdet kunna utveckla eller skapa nya ekosystemtjänster, till exempel biologisk mångfald, samspel, värdefulla naturtyper, pollinering och reglering av skadedjur. Planbeskrivningen ger redan nu mycket utrymme för ekosystemtjänster och därför vore det naturligt att översiktsplanens ambition att utveckla den gröna kopplingen mellan jordbrukslandskapet i öster och det kommande grönområdet i väster ingår i detaljplanens syftesformulering.

Kopplingen som nämns i översiktsplanen sträcker sig genom detaljplaneområdet och det är viktigt att ta fram bra underlag om vilka naturvärden som finns i de båda grönområdena och vilka kvalitéer som skulle gynna korridoren. Kopplingen är tänkt att fortsätta österut via en ekodukt som i framtiden kan komma till stånd under Yttre ringvägen. Det är även här viktigt att ta reda på vilka naturvärden som finns i de kringliggande naturområden och planera kopplingen efter behovet, så att det inte uppstår barriärer som kan försämra förutsättningarna för växter och djur att kunna sprida och röra sig inom det planerade området och mellan olika gröna områden utanför planområdet.

Eftersom det blir en stor förändring från genomsläpplig mark till mest hårdgjord mark kan man se till att så många ytor som möjligt blir genomsläppliga eller gröna. Det kan exempelvis handla om gräsarmerad betongbeläggning på parkeringar och andra ytor som annars skulle bli hårdgjorda. Detta kan bidra till effektiv ytanvändning eftersom ett magasin för flödesutjämning skapas direkt under beläggningsytan. Det kan även integrera växtlighet i ytor som annars är sterila. Gröna tak och väggar kan också bidra till dagvattenhantering och fördröjning samt biologisk mångfald. Det är viktigt att tänka på vilka växter och djur som finns i området och som ska stöttas.

För att kunna skapa de bästa förutsättningar för en ökad biologisk mångfald och utforma en bra koppling behövs mer underlag i form av till exempel naturvärdesinventering eller ekosystemtjänstanalys som täcker ett större område. Ett sådant underlag kan också visa om det finns träd som behöver skyddas genom planbestämmelse om marklov för trädfällning.

(2)

### Energi och klimat

En ökad produktion av förnybar energi är en av förutsättningarna för att nå de målsättningar som kommunfullmäktige antog i Miljöprogram för Malmö stad och Energistrategi för Malmö den 17 december 2009. Båda dessa styrdokument anger att hela Malmö år 2030

ska försörjas till 100 procent av förnybar energi. Malmö stad har nyligen också tagit fram Solguiden för att underlätta för fastighetsägare att bedöma potentialen för produktion av solenergi.

Miljönämnden anser att planbeskrivningen bör kompletteras med ett resonemang kring hur området kan bidra till den nödvändiga omställningen av energisystemet. Byggnadernas orientering, taklutning, bygghöjd och eventuella skuggning bör beaktas eftersom detta i stor utsträckning påverkar förutsättningarna för en effektiv lokal energiproduktion. Byggnader bör även orienteras och utformas så att solinstrålningen kan tas tillvara genom välplanerad fönstersättning och solavskärmning.

Detaljplanen bör också inspirera till lokal förnybar energiproduktion, som till exempel solenergi. Solenergiproduktion kan i många fall kombineras med gröna tak för bättre effekt. Befintliga byggnader inom och intill planområdet bedöms i Malmö stads Solguiden ha mycket bra förutsättningar för solel- och solvärmeproduktion, vilket även bör gälla nya byggnader inom planområdet. (3)

### Ljudmiljö

En bullerutredning har tagits fram i samband med detaljplanen. Utredningen omfattar en stor yta och tar hänsyn till befintliga och kommande bostäder utanför planområdet. För befintlig bostadsbebyggelse söder om Sallerupsvägen anges att bullerskyddande åtgärder kan komma att krävas för vissa av bostäderna men inte för andra, beroende på när bostäderna byggdes. Den slutsatsen delar inte miljönämnden. Ett helt nytt verksamhetsområde med tillhörande trafikmängder kan för Sallerupsvägens vidkommande vara att jämställa med väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur, i enlighet med infrastrukturpropositionen 1996/97. Något som talar för detta är att åtgärder, såsom anläggande av trafikcirkulationsplatser och extra körfält övervägs för att tackla förväntad trafikökning. Vid en väsentlig ombyggnad ska åtgärder enligt nämnden inte enbart vidtas i direkt anslutning till den nya vägen, utan även vid anslutande vägar som får mer än ringa förändrad bullersituation på grund av den nya vägen. I detta fall berörs Sallerupsvägen 200 - 300 meter väster och öster om den nya korsningen och miljönämnden ifrågasätter om skäligen hänsyn kan sägas ha tagits till befintliga bostäder längs denna sträcka. Det bör också framgå tydligare av detaljplanen hur den nya korsningen Sallerupsvägen/nord-sydliga verksamhetsgatan kommer att påverka boende, med förväntade frekventa accelerationer, inbromsningar och svängar av tunga fordon.

Bullerutredningen baseras på att hastighetsbegränsningen på Sallerupsvägen sänks från nuvarande 70 km/h till 60 km/h. Detta har stor betydelse för de beräknade bullernivåerna i omgivningen och miljönämnden förutsätter att hastighetssänkningen genomförs senast i samband med att den nya nord-sydliga verksamhetsgatan tas i bruk.

Vidare ser det i bullerutredningen ut som att buller har beräknats med skyddande bebyggelse strax norr om bostadsbebyggelsen längs Sallerupsvägen. Den bebyggelsen existerar inte idag och är heller inte planlagd. Miljönämnden ifrågasätter därför rimligheten i att bebyggelsen ingår som en förutsättning i bullerutredningen.

Detaljplanen visar att kommande bostadsbebyggelse söder om Topplöcksgatan inte klarar trafikbullerförordningens riktvärden. Eftersom dessa bostäder inte är planlagda ännu finns alla möjligheter att rita om dem så att bostäderna klarar riktvärdena med hjälp av god placering och goda planlösningar, snarare än med fysiska bullerskydd.

Av planbeskrivningen framgår att trafikbullerförordningens riktvärden gjorts bindande i detaljplan genom planbestämmelse. Denna planbestämmelse saknas emellertid på plankartan, som därför måste kompletteras i det hänseendet till granskningsskedet. Planbeskrivningen

redovisar inte beräknade bullervärden från kommande industriella verksamheter. Miljönämnden förutsätter att dessa redovisas senast till granskningsskedet. (4)

#### Luftkvalitet

Halten kväveoxider och luftpartiklar är viktigt att ha under fortsatt bevakning i utvecklingen av området Fortuna Hemgården som helhet eftersom det finns befintliga bostäder söder om planområdet och planeras nya bostäder väster om planområdet. Området påverkas av närheten till motorvägen och kan framöver bli förhållandevis trafiktätt. Logistikkrävande företag förväntas etablera sig, vilket kommer att innebära en stor andel tunga transporter. I industriområdet Toftanäs förekommer det idag redan logistikkrävande företag med många tunga transporter, både inom Malmö och på andra sidan gränsen i Burlövs kommun.

Miljönämnden känner till åtminstone en större naturgaspanna i området Toftanäs (på fastigheten Vipparmen 2) och det kan finnas fler i området. Det kan inte uteslutas att de verksamheter som kommer att etableras i området vill ha naturgaspannor för uppvärmning vilket skulle innebära ytterligare kväveoxidutsläpp. Även om det utifrån handlingarna inte bedöms sannolikt att miljö kvalitetsnormerna kommer att överskridas, är det beroende på omständigheterna inte omöjligt att det kan bli en försämrad luftkvalitet i delar av området med kväveoxidhalter uppåt 20 - 30 µg/m<sup>3</sup>. Detaljplanen bör därför uppmuntra till anslutning till fjärrvärmenätet i området så att luftföroreningarna begränsas så långt det är möjligt. (5)

#### Markföroreningar

Miljönämnden instämmer i vad som nämns i planbeskrivningens kapitel 3.2 (konsekvenser för miljö och hälsa) angående markföroreningar. Innan provtagning utförts går det dock inte att avgöra omfattningen av eventuella åtgärder som krävs för att bedöma om detaljplaneområdet går att göra lämplig för planerat ändamål. Miljönämnden bedömer att det i första hand krävs en historisk inventering och utifrån den en översiktlig miljöteknisk markundersökning, för att ta reda på om det finns föroreningar inom detaljplaneområdet eller inte. I jordbruksområden med gårdsmiljöer kan det typiskt sett förekomma föroreningar i varierande halter av exempelvis bekämpningsmedel till ogräsbekämpning, PAH:er, alifater, aromater, BTEX, PCB och metaller från diesel/oljecистерner, fordon och verkstad. Om det påträffas föroreningar krävs kompletterande provtagningar för att utreda om och i vilken omfattning åtgärder krävs och vad dessa kommer att kosta. Avhjälpandeåtgärderna behöver vara så preciserade att det går att bedöma om det är realistiskt och rimligt att genomföra dem. Det är först då man vet om marken kan bli lämplig för ändamålet eller inte. I praktiken innebär det att en enklare form av riskvärdering och en kostnadsuppskattning behöver göras innan detaljplanen kan antas. Miljönämnden vill i detta skede informera om att utredningar gällande markföroreningssituationen kan vara tidskrävande. (6)

#### Miljöfarlig verksamhet

Detaljplanehandlingarna beskriver att det inte kommer att vara störande tung industri som lokaliseras till området utan snarare logistikföretag. Befintliga industrier i Toftanäs industriområde bedöms inte vara ett hinder för planens genomförande. Det saknas i dagsläget industriella verksamheter med miljötillstånd i Toftanäs industriområde. Vid kommande planutredningar närmre befintliga industrier i Toftanäs måste det självklart visas att nationella krav på industri- och trafikbuller klaras vid bostäder. I det fall det kommer anläggas mindre störande miljöfarlig verksamhet, exempelvis fordonstvättar och verkstadsindustri, i det planerade industriområdet kan dessa anläggningar vara anmälningspliktiga enligt miljöbalken. Bolagen själva är skyldiga att kontrollera i miljöprövningsförordningen (2013:251) om de är anmälningspliktiga eller tillståndspliktiga. (7)

#### Elektromagnetiska fält

Magnetfält bör inte överstiga 0,4 mikrotesla där människor bor eller varaktigt vistas. (8)

### Vatten

Miljönämnden anser att planbeskrivningen bör kompletteras med ett utvecklat resonemang kring hur planområdet omhändertar dagvatten och bidrar till att miljö kvalitetsnormen för vatten klaras. En dagvattenutredning har enligt planhandlingarna beställts men var inte klar till samrådet. Miljönämnden anser att det av utredningen ska framgå vilken närmsta recipienten är och hur dagvatten och skyfall från planområdet påverkar densamma. Utredningen ska redovisa hur dagvatten ska omhändertas samt hur risk för översvämningar inom och utanför planområdet förebyggs och åtgärdas. Det saknas i plankartan reserverad mark för en allmän VA-anläggning och andra dagvattenanläggningar. Plankartan är heller inte höjdsatt. Därmed saknas förutsättningar för att bedöma om och hur omhändertagande av dagvatten kan ske och det saknas underlag för att kunna bedöma risker för översvämning. Miljönämnden förutsätter att dessa frågor utreds och att resultatet framgår i granskningsskedet. (9)

Följande planer och riktlinjer saknas i planbeskrivningen men bör ingå som underlag. (10)

- Dagvattenstrategi för Malmö (2008)
- Energistrategi för Malmö (godkänd av KF 2009)
- Naturvårdsplan (godkänd av KF 2012)
- Riktlinjer för grönytefaktor (godkänd av SBN 2014)
- Skyfallsplan för Malmö (antagen av KS 2017)

### Barnkonventionen

Barnkonventionen har beaktats vid handläggningen av detta ärende genom att ärendet granskats med barnens bästa i främsta rummet. I yttrandet betonar miljönämnden vikten av att naturvärden och ekosystemtjänster värnas och stärks, vilket gynnar både nuvarande och kommande generationer. Vidare vill nämnden värna befintliga och kommande boendemiljöer genom att förslå bättre skydd mot buller. (11)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

#### 1. Symbiosfunktioner och avfall

*Detaljplanen tillåter lösningar som kan påverka avfallsbehandlingen i mer miljövänlig riktning. Det kan handla om att exempelvis skapa gemensamma avfallslösningar eller utnyttja andras spill som råvara.*

*Det är viktigt att Malmö stads arbete för urban och industriell symbios tas vidare så att lösningar säkras i senare genomförandeskedet. Målen beskrivs ytterligare i planbeskrivningen och texterna förtydligas med föreslagna formuleringar.*

*Detaljplanen hindrar inte bildande av gemensambetsanläggningar för nödvändig gemensam infrastruktur för att dela resursflöden.*

#### 2. Ekosystemtjänster och gröna värden

*En ekosystemanalys planeras för detaljplaneområdet och dess sammanhang, i gränsområdet Malmö-Burlöv, utifrån de samlade utvecklingsplanerna längs Yttre Ringvägen. Analysens syfte är att öka kunskapen om värdefulla gröna samband och innehåll idag och vilka medvetna val som både på stadens mark och privat mark kan tillföra nya ekosystemtjänster.*

Detaljplanen i sig bidrar med några viktiga förutsättningar för den biologiska mångfalden. Ett sammanhängande område med naturlik mark och öppen dagvattenhantering anläggs centralt i området i hela dess utsträckning (rävzonen). Området kan tillföra väsentligt förbättrade betingelser för både djur och växter och i kommande planering ansluta till det gröna Bulltoftastråket.

Naturmark omger kvartersmarken i näringszon A. Ett av naturstråken breddas ytterligare efter detaljplanens samråd (från 20 meter till 38 meter) för att kunna fungera som en framtida spridningskorridor under Yttre Ringvägen.

Regnbäddar (raingardens) kan bidra till att skapa en vattenreglerande växtmiljö i områdets huvudgata.

Grönytefaktorn används i detaljplanen för att säkra vissa gröna värden på kvartersmark. De biologiska värdena kan öka ytterligare om valen av växter baseras på den ekosystemtjänstanalys som kommer att genomföras.

### 3. Energi och klimat

Malmö stad arbetar förvaltningsövergripande och tillsammans med energiaktörer för att sprida kunskapen om och inspirera till hållbara energilösningar, specifikt i de verksamhetsområden som planeras. I en situation där den önskade eltillförseln eventuellt inte kan säkras, se samrådsvar från EOn, är detta en central fråga, såväl för staden som för de som önskar etablera sig i området.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att detaljplanen inte innehåller begränsningar som påverkar möjligheterna till lokal förnybar energiproduktion. Utöver högsta angivna byggnadshöjder tillåts tekniska installationer som exempelvis solenergilösningar på tak.

### 4. Ljudmiljö

En ny bullerutredning har utförts utifrån förändringar i detaljplanen efter samrådsskedet, bland annat nya bestämmelser som kan påverka den kommande bebyggelsens struktur (Trivector, 2020). Utredningen tar fasta på att trafikförändringarna som föreslås i detaljplanen innebär en väsentlig ombyggnad av trafikinfrastrukturen. Därmed gäller samma riktvärden för befintliga bostäder som vid ny bebyggelse.

Trafikombyggnaden och ökade trafikmängder kommer att påverka några bostäder i den befintliga bebyggelsen söder om cirkulationsplatsen vid den nya verksamhetsgatan och i anslutning till bron över gång- och cykelvägen Lindells gång. Södra sidan av Sallerupsvägen behöver förstärkas med lägre bullerplank, på bron över Lindells gång och längs en sträcka ovanpå bullervallen vid den nya cirkulationsplatsen och österut. Bestämmelser som reglerar detta finns på plankartan. Läs mer i planbeskrivningen under rubriken 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Omgivningsbuller, Trafikbuller.

Trafikbullerförordningens riktvärden läggs inte till på plankartan eftersom detaljplanen i samrådsskedet inte längre innehåller nya bostäder. Texten tas bort ur planbeskrivningen.

En separat utredning av industribuller har utförts (Trivector/ efterklang: AFRY). Sammanfattningsvis visar utredningen att riktvärdena vid befintliga bostäder i söder klaras dagtid i ett värsta beräkningsfall. Bullrande aktiviteter från verksamheterna förväntas anta kvällstid, nattetid och helgtid, tider när även riktvärdena sänks. Försiktighetsåtgärder vidtas ändå för den sydligaste tomten i näringszon A, där en bestämmelse förs in på plankartan om att byggnader på tomten närmast Sallerupsvägen ska placeras längs med den södra fastighetsgränsen.

Verksamheterna ska i bygglovsskedet visa att de klarar gällande riktvärden och om eventuella ytterligare åtgärder behövs. Läs vidare i planbeskrivningen under rubriken 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Omgivningsbuller, Industribuller.

### 5. Luftkvalitet

Med ökade trafikmängder till det planerade verksamhetsområdet och en förväntad stor andel tunga transporter kommer halten kväveoxider och luftpartiklar att öka. Idag är luftföroreningarna låga eftersom de skingras snabbt i det öppna landskapet. Tillkommande bebyggelse innebär en förändring i detta avseende men kan inte jämföras med den täta kvartersstadens gaturum och luftkvaliteten där. Miljökvalitetsnormens gränsvärde 40 mikrogram kvävedioxid/m<sup>2</sup> beräknas inte överskridas. Föroreningarna från den ökade trafiken bedöms därmed inte innebära risker för de som bor och kommer att bo i närområdet.

Det framgår i planbeskrivningen att det finns fördelar med att ansluta området till fjärrvärme, bland annat begränsas kväveoxidhalter som uppstår vid naturgasförbränning. Förutsättningar finns att försörja området med fjärrvärme.

6. Markföroreningar

En mark- och miljöteknisk undersökning har utförts (Ramböll). Den innehåller en historisk inventering och en översiktlig markundersökning av planområdet. Se svar till länsstyrelsen. Inga åtgärder bedöms behöva vidtas för att göra marken lämplig för föreslagen användning. Se även 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Markföroreningar.

7. Miljöfarlig verksamhet

Bullersituationen vid ett fullt exploaterat verksamhetsområde har bedömts, både vad gäller trafikbuller och industribuller. Se svar under punkt 4. Plankartan innehåller i sig själv en zoneringszon – i zonen närmast Yttre Ringvägen kan störande verksamheter tillståndsprövas. I näringszon B med användningsbestämmelsen Z får det inte finnas störande verksamheter.

8. Elektromagnetiskt fält

Riktlinjen att magnetfält inte bör överstiga 0,4 mikrotiesla där människor bor eller varaktigt vistas (kap 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Elektromagnetiska fält) gäller anläggningar som ställverk eller kraftledningar och är därför inte aktuell i denna detaljplan. För nätstationer gäller försiktighetsprincipen. I genomförandebeskrivningen (kap. 4.2 Tekniska genomförandefrågor) anges att lägsta avståndet 5 meter ska hållas till brännbar byggnad/ byggnadsdel samt till byggnad där människor stadigvarande vistas.

9. Vatten

Detaljplanens beskrivning av dagvattenlösning i området har utvecklats. Hur miljökvalitetsnormen för vatten klaras beskrivs också utförligare, efter nya beräkningar. (Ramböll, 2020).

Läs vidare i svar till länsstyrelsen och i planbeskrivningen under rubrikerna 2.6 Teknisk försörjning, Dagvatten och 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Vattenkvalitet samt Skyfall.

Höjdsättning på allmän platsmark har lagts till i plankartan.

10. Underlag

Planbeskrivningen kompletteras med de dokument som använts och sakenats i samrådsversionen.

11. Barnkonventionen

Planbeskrivningens text om barnperspektivet i planläggningen kompletteras med formuleringar om vikten av att stärka naturvärden och ekosystemtjänster och att skydda befintliga och kommande boendemiljöer mot buller, se 3.5 Samhällskonsekvenser, Barns perspektiv.

## VA Syd - ledningsnät, diarienummer SBN-2014-62-49:

På sidan 16 i planbeskrivningen står det att dagvattenlösningen bygger huvudsakligen på ett öppet system som kommer att sträcka sig från norr till söder av den västra delen av den aktuella detaljplanen. Det öppna systemet som i detaljplanen namnges Rävzon är ett stråk bestående av längsgående svackdike och två dammar, en i norr och en i söder mot Sallerupsvägen. För att säkerställa att avledning av dagvatten kommer att ske från den vänstra delen

av planområdet mot rävstråket är det viktigt att det finns angivna höjder på plankartan. Detta är ett stort område med stora höjdskillnader där höjdsättningen har stor betydelse för dag- och skyfallshanteringen och ska därför framgå av plankartan vilket säkerställer vattnets ytliga avrinningsvägar för hela planområdet.

Ytan som finns i plankartan för rävzonen (dammar+diket) behöver kontrolleras så att den är tillräcklig för hanteringen av dagvatten och skyfall enligt Svenskt Vattens rekommendationer för utformning av fördröjningsmagasin med hänsyn till dimensionerande regn och i enlighet med pågående dagvattenutredning. Även texten damm ska finnas med på plankartan. (1)

Funktion/ skötsel/ägarroll av raingardens ska också tydligt beskrivas i planbeskrivningen. Finns det risk att denna allé (raingardens/träd) får biotopskydd i framtiden ska biotopskyddet skrivas bort i detaljplanen. Placeringen av raingardens får inte krocka med VA-anslutning (servispaket) till fastigheterna utan detta får samordnas i senare skede. (2)

Det anges i samrådshandlingarna att den aktuella detaljplanen utgör första steget för utvecklingen av ett större område. Det har fr om 1 januari 2019 skett förändringar i miljöbalken som innebär en skärpning och förtydligande av tillämpningen av miljökvalitetsnormerna (MKN) för vatten. Det innebär att VA-utredningen behöver kompletteras med en beräkning av framtida utsläpp av föroreningar med dagvattnet från området. Därefter behöver beräknas och bedömas om framtida dagvattenutsläpp riskerar att försämra någon kvalitetsfaktor för MKN för aktuell recipient, eller om utsläppet kan äventyra att MKN kan nå framöver. (3)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. Dagvattenlösning

*Den dagvattenutredning som utförts visar att föreslagen lösning kan ta hand om såväl 20-årsregn som 100-årsregn. Se svar till Länsstyrelsen och Miljönämnden samt planbeskrivningens kapitel 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Skyfall.*

*Två dammar och en central översvämningsyta kommer att anläggas i Rävzonen. På plankartan har egenskapen "damm" märkts ut inom bestämmelsen PARK.*

2. Raingardens

*Regnbäddar (raingardens) planeras i områdets huvudgata. Deras funktion beskrivs kortfattat i planbeskrivningen i avsnittet 2.3 Grönstruktur och park på allmän platsmark*

*Regnbäddarna ligger på allmän platsmark och kommer att anläggas och underhållas av Malmö kommun.*

*Bortskrivning av biotopskydd är inte möjligt att göra i en detaljplan.*

3. MKN för vatten

*Se svar till Länsstyrelsen samt planbeskrivningens beskrivning under rubriken 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Vattenkvalitet.*

**VA Syd - avfall**, diarienummer SBN-2014-62-58:

Avfallsavdelningen vill poängtera att planeringen av hämtplats/angöring av avfall ska ske så att hämtplatsen inte stoppar upp trafiken och placeras med så kort avstånd som möjligt, helst 10 meter, mellan kärl och sopfordon.

Vid planeringen av avfallsutrymmen är det viktig att de utformas för fullständig sortering, men också att utrymmena utformas så att de känns tillgängliga och attraktiva. Vid dimensionering av avfallsutrymmet bör det tas höjd för att hämtning av avfallet inte ska ske mer

än två gånger i veckan. Vi ser gärna att en plan för hur avfallshanteringen kan planeras på ett så resurseffektivt sätt som möjligt där kartläggning av de avfallsfraktioner som uppkommer inom planområdet görs. VA SYD förespråkar gemensamma lösningar för avfall, men också att höjd tas för att ge möjlighet till funktioner för återbruk och cirkulära lösningar.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Detaljplanens verksamhetsområde planeras med intentionen att industriell symbios ska prövas. Det innebär att avfallslösningar kan komma att samordnas och att, beroende på vilka företag som etablerar sig på platsen, avfall också kan utnyttjas som råvara i eller utanför området. Konkreta lösningar kommer att växa fram efter detaljplaneskedet. Målet beskrivs under rubriken 2.6. Teknisk försörjning, Avfallshantering.*

### **Räddningstjänsten Syd, diarienummer SBN-2014-62-40:**

Räddningstjänsten Syd har tagit del av insända handlingar och har i stort inget att erinra. Det är dock viktigt att det redan i planskedet utreds om de planerade industriverksamheterna kan utgöras av så kallade Seveso eller 2:4 anläggningar då detta kan ställa ytterligare krav på skyddsavstånd till bebyggelse.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Fastighets- och gatukontoret, Malmö stad, kommer att sälja tomter som följer uppsatta mål för verksamhetsområdet. I översiktsplanen och i planeringsförutsättningarna för närområdet beskrivs att det ska utvecklas till blandad stad med stor andel bostäder. Etablering av Seveso- eller 2:4-anläggningar är inte förenlig med detta mål.*

### **Malmö Muséer, diarienummer SBN-2014-62-47**

Malmö Museer ser positivt på att gården Ringladal ska bevaras och kommer att ligga i anslutning till planområdets största parkområde. Likaså är det positivt att gravhögen hamnar i parkmarken och får ett skyddsområde. Här bör det påpekas att man ska undvika att skapa andra höglignande kullar i parkområdet, även utanför fornlämningens skyddsområde. Sådana kullar skulle göra det svårt för besökaren att förstå vad som är bronsåldershögar och vad som är nyskapat (Jfr s. 11 i planbeskrivningen under rubriken Park.) (1)

Planområdet ligger innanför Yttre Ringvägen. Direkt öster om Ringvägen och öster om planområdet utgör landskapet kring S. Sallerups by riksintresse för kulturmiljövården (M 181 Södra Sallerup). Även om riksintresseområdet inte direkt berör planområdet bör dess existens redovisas i planbeskrivningen under avsnittet 5 Planeringsförutsättningar. Vidare bör avsnittet 3 Konsekvenser även inkludera förväntad påverkan på riksintresseområdet för kulturmiljövården. Planområdets bebyggelse kommer att bli frontlinjen mellan tätort och landsbygd.

Riksintresseområdet M 181 kommer visuellt att påverkas av bebyggelsen i planområdet om denna tillåts att bli hög. Bebyggelsen längst åt öster i planområdet är den som föreslås få högst tillåten byggnadshöjd, 22 meter. Dessutom anges i plankartan under f1 att "Högsta byggnadshöjd får uppgå till 50 meter inom en yta som motsvarar 15 % av byggnadsarean. Detta utan hinder av annan bestämmelse om högsta byggnadshöjd". Malmö Museer är negativt inställt mot att tillåta så hög bebyggelse närmast riksintresseområdet och dess öppna odlingslandskap.

På s. 6 i planbeskrivningen anges under rubriken Gestaltning att den nya bebyggelsekanten ska gestaltas så att hänsyn framförallt tas till landskapet i öster. Med den föreslagna bebyg-



gelsens tillåtna byggnadshöjd närmast Yttre Ringvägen anser Malmö Museer att detaljplanen inte tar denna hänsyn i gestaltningen. En studie av hur den höga bebyggelsen kommer att upplevas från odlingslandskapet öster om Yttre Ringvägen saknas, men bör ingå i detaljplanen. Det är svårt att närmare bedöma den planerade bebyggelsens kulturmiljöpåverkan på riksintresseområdet M181 i avsaknad av en sådan studie. Men att det kommer att påverkas är uppenbart. (2)

Under rubriken Kulturmiljö på s. 30 i planbeskrivningen anges att Ringladals gård har anor från tiden före enskiftet. Men gården flyttades ut till den nuvarande platsen vid skiftet i S. Sallerups by. Före skiftet låg gården på S. Sallerups bytomt. (3)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. Ringladals gård och fornminne

*De enskilda byggnaderna på Ringladals gårds bedöms inte vara kulturbeskyddsvärdiga. De är inte försedda med bevarandebestämmelser i detaljplanen. Detaljplanens intention är att bevara gårdens struktur på platsen och dess trädgård som kommer att ligga i omedelbar anslutning till rävzonens park. Detaljplanen säkerställer därför träd och häckar i trädgården med en bevarandebestämmelse på plankartan och krav på marklov vid fällning av träd.*

*Gestaltningen av rävzonen syftar till att skapa en naturlig och varierad landskaplig miljö. Där spelar höjdskillnader en viktig roll för att skapa karaktär och rum. I rävzonen och i grannskaps-parken (utanför gravhögens skyddszon) kommer kullar ges en oregelbunden form och ingå i sitt eget sammanhang. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att de inte kommer att förväxlas eller konkurrera med gravhögen som har en egen karaktär och ett tydligt skyddsavstånd.*

2. Riksintresse för kulturmiljövården

*Länsstyrelsen har i samband med samrådet av Översiktsplan för Malmö yttrat sig angående riksintresset. Länsstyrelsen beskriver där att Yttre Ringvägen i sig uppfattas som en sådan barriär att det inte längre är meningsfullt att hävda riksintressena i de mindre områden som omfattas innanför Yttre Ringvägen. Se även Länsstyrelsens yttrande.*

*Visuella samband kommer att finnas mellan området för riksintresset och det planerade verksamhetsområdet. En landskapsstudie har utförts och visar påverkan när detaljplaneområdet är fullt utbyggt (3.2. Konsekvenser för miljö och hälsa, Stadsbild och landskapsbild).*

*Ett mål i detaljplanearbetet har varit att styra verksamhetens byggnader mot den inre huvudgatan, inte mot Yttre Ringvägen. En bullerskyddande bebyggelse eftersträvas dock, som då kan komma att bilda en kraftfull bebyggelsekant. Detta är ett av flera möjliga sätt att möta landskapet som, även om det kan betraktas som starkt, tydligt underordnar sig Yttre Ringvägens gräns för den tätaste staden. Från landskapet kommer verksamhetsbebyggelsen innanför Yttre Ringvägen att vara tydlig, däremot inte Yttre Ringvägen i sig, se planbeskrivningens bilder under rubriken 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Stadsbild och landskapsbild.*

Ringladals gård

*Beskrivningen av Ringladals gård under rubriken Kulturmiljö har reviderats i enlighet med yttrandet.*

**Region Skåne - regionala utvecklingsnämnden, diarienummer SBN-2014-62-39:**

Region Skåne ser positivt på att Malmö Stad aktivt arbetar med att förtäta befintliga strukturer och bygga integrerade, välstuderade och välgestaltade stadsmiljöer i kollektivtrafiknära lägen och på så vis bidrar till en effektiv markanvändning.

Skånetrafiken har tillsammans med Malmö Stad tagit fram en linjenätsanalys som nämns i samrådshandlingarna. Region Skåne vill dock uppmärksamma Malmö Stad på vikten av att

den tillänkta möjligheten för bussarna på linje 35 att vända inte anordnas för långt norrut då det skulle kräva fler fordon som fördyrar och i praktiken omöjliggör trafikering. Linjens längd är väldigt central gällande produktionskostnaden, men behöver inte påverka resandet. Vändmöjligheten kan vara en vanlig cirkulationsplats.

Region Skåne vill tydliggöra att en centralt belägen busshållplats skapar bäst förutsättningar för trafik i ett tidigt skede.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Detaljplanens torgyta i korsningen mellan Verksamhetsgatan och Topplocksgatans förlängning har studerats med avseende på möjligheten att angöra och vända en stadsbuss. Torgytan har i granskningsförslaget därför en samlad och något större yta öster om verksamhetsgatan. Detaljplanen säkerar därmed möjligheten att utnyttja platsen för angöring och även vändning av kollektivtrafikens bussar.*

**Burlövs kommun**, diarienummer SBN-2014-62-54:

Både Burlövs kommun och Malmö stad har pågående planärenden intill Yttre Ringvägen och i närhet till kommungränserna.

I båda kommunerna planeras bebyggelse som i vissa lägen intill Yttre Ringvägen föreslås tillåtas få en betydande höjd. I *Kvalitetsprogram för Yttre Ringvägens närområde* beskrivs Lundaslätten och att trafikanten reser i ett öppet jordbrukslandskap med slättgårdar och utblickar. Dessa förhållanden förändras med föreslagen utbyggnad där en delvis både hög och tät bebyggelse tillåts breda ut sig närmast väster om Yttre Ringvägen. För att få ett helhetsgrepp kring landskapsbilden är det lämpligt att det görs en gemensam landskapsanalys för området. (1)

De föreslagna verksamheterna i Malmö stad och Burlövs kommun förväntas generera mer trafik i området. Trafikstrukturen bör därför ses i ett större sammanhang. Det gäller gång- och cykeltrafik, kollektivtrafik, godstrafik och persontrafik. Även gällande trafikstrukturen bör Malmö stad och Burlövs kommun ta ett gemensamt grepp. (2)

Burlövs kommun ser gärna ett fortsatt samarbete kring områdena i anslutning till Yttre Ringvägen och kommungränserna.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. Landskapsanalys och gestaltning

*En landskapsstudie har utförts för de sammanhängande delar av Burlövs kommun och Malmö kommun i Yttre Ringvägens närhet som kommer att utvecklas med verksamheter som huvudsakligt innehåll. Syftet har varit att visa hur etableringarna kan komma att påverka exempelvis vyer och utblickar i landskapet. Illustrationer som berör Hemgården visas i planbeskrivningen, 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Stadsbild och landskapsbild.*

2. Övergripande trafikstruktur

*En övergripande trafikutredning av trafiken i kommungränsen har utförts i ett samarbete med Burlövs kommun, Trafikutredning Tullstorp Sunnanå (SWECO). Syftet har varit att utreda befintliga trafiksystem och förändringsalternativ som kan påverka kommande planeringsskeden. Kapacitet och belastning idag och i olika lösningsalternativ samt hur möjligheterna att cykla, gå och resa kollektivt till området kan stärkas, är viktiga delar i utredningen.*

## Övriga remissinstanser

**E.ON Energidistribution AB (elnät)**, diarienummer SBN-2014-62-45:

För att kunna försörja planområdet med el behövs nya nätstationer. Det är inte möjligt att med hjälp av nu aktuella planhandlingar bestämma det exakta antalet nätstationer som behövs.

För att möjliggöra byggandet av nya nätstationer inom planområdet föreslår vi att en generell byggrätt för nätstation redovisas på plankartan och i planbestämmelserna. Placering och utformning av nya nätstationer får sedan bestämmas vid projektering av de nya byggnaderna inom planområdet, i samråd mellan byggnadsnämnden, fastighetsägaren och oss. (1)

Enligt starkströmsföreskrifterna måste avståndet mellan nätstation och brännbar byggnad/byggnadsdel vara mer än 5 meter. Det är en fördel om denna bestämmelse framgår i planhandlingarna. (2)

Om avståndet mellan nätstation och byggnad avsett för verksamhet där det stadigvarande vistas människor är större än 5 meter är detta även en fördel sett ur magnetfältsynpunkt. Det finns en oro i samhället om negativa hälsoeffekter på grund av magnetfält från våra elanläggningar. Normalt är magnetfältet lågt 5 meter från en nätstation.

Det är E.ON Energidistribution AB som har Statens tillstånd att bedriva elnätsverksamhet inom Malmö kommun, så kallad Nätkoncession för område. EONs elnät som försörjer Malmö med el försörjs i sin tur från det så kallad stamnätet. Stamnätet ägs av Svenska kraftnät. Svenska kraftnät i sin tur av Staten.

Enligt Svenska kraftnät råder idag kapacitetsbrist i ledningarna som försörjer Malmöregionen med el. När elförbrukningen är som störst och Svenska kraftnäts nät samtidigt är onormalt sammankopplat, exempelvis vid fel i någon anläggning, är risken stor för störningar i Malmös elförsörjning. Svenska kraftnät har redan underrättat oss om att det inom kort inte är möjligt att utöka det abonnemang vi har med dem avseende, de leveranspunkter som försörjer Malmö med el.

Enligt Svenska kraftnäts nuvarande tidplan ska kapacitetsbristen i Malmöregionen vara åtgärdad 2028. Innan några åtgärder är vidtagna för att undanröja kapacitetsbristen är det inte säkert att vi har möjlighet att försörja nu aktuellt planområde med el.

Energiomställningen och urbaniseringen i samhället sker snabbt och ställer nya krav på elnätet. Samtidigt försvaras elnätsutbyggnaden av långa ledtider för att få tillstånd att bygga nya ledningar. För att hitta lösningar på kapacitetsproblematiken i Malmöregionen, på kortare tid än först tänkt, arbetar vi intensivt med frågan tillsammans med Svenska kraftnät. (3)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. Nätstationer

*Bestämmelse om att nätstationer får finnas har lagts till på plankartans kvartersmark.*

2. Säkerhetsavstånd

*En formulering om lägsta avstånd på 5 meter till brännbar byggnad/ byggnadsdel samt till byggnad där människor stadigvarande vistas har lagts till i planbeskrivningen, se 2.6 Teknisk försörjning och 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Elektromagnetiska fält.*

3. Kapacitetsproblematik

*Lokal energiproduktion och andra energilösningar, exempelvis utnyttjande av spillvärme, kommer att uppmuntras i området i kommande genomförandefaser.*

*Stadsbyggnadskontoret uppfattar att innebörden av kapacitetsbrist i elnätet är att det för närvarande och på kort sikt inte går att försörja föreslagen ny bebyggelse enligt planförslaget med el.*

*Stadsbyggnadskontoret konstaterar att frågan om kapacitetsbrist är en fråga som måste adresseras i ett större sammanhang och inte kan hanteras inom ramen för detaljplanen.*

**Weum gas**, diarienummer SBN-2014-62-32:

Weum Gas har en distributionsledning för gas med ledningsrätt 1280K-163/1986.1 i detta berörda planområdet. Ledningen är inritad på plankartan och markerad med -G-.

Weum Gas vill informera om att distributionsledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN) som bland annat anger minsta skyddsavstånd mellan ledning och byggnad inom tätbebyggelse samt närmaste gräns för område med förväntad grävningsaktiviteter. Plantering av träd bör ej ske närmare en gasledning än 2,5 meter. För att minska risken för skador på träd i samband med eventuella framtida arbeten med distributionsledningen rekommenderas att träd i närheten av ledningen förses med rotskydd.

Weum Gas förutsätter att eventuella kostnader i samband med planens genomförande såsom flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploitören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen.

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

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*En kompletterande text läggs till i planbeskrivningen som beskriver att plantering av träd inte ska ske närmare gasledningen än 2,5 meter och att arbete i ledningens närhet ska samrådats med Weum gas, 2.6. Teknisk försörjning, Gas.*

*En formulering om att kostnader för flytt eller ombyggnad av gasledning i samband med planens genomförande bekostas av exploitören finns under rubriken 4.3 Ekonomiska genomförandefrågor i planbeskrivningen.*

**Segeåns Vattenförbund och Vattenråd**, diarienummer SBN-2014-62-50:

Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd vill framföra följande:

Det är av största vikt att miljökvalitetsnormerna hålls och att statusen i Segeå kan höjas. För att göra detta krävs att dagvatten renas och att belastningen inte överskrider den naturliga bakgrundshalter som har funnits i området. Den aktuella detaljplanen innebär att såväl jordbruksmark som naturmarker tas i anspråk och stora områden hårdgörs, föroreningar från dessa ytor behöver renas. Det är bra om man kan ha genomsläppliga körytor och P-platser särskilt för personbilar i verksamhetsområdet. Lastningsytor och uppställningsplatser för transportfordon/långtradare och lastbilar bör vara ogenomsläppliga och kopplade till oljeavskiljare innan de leds vidare till t ex en damm för ytterligare rening. I anslutning till hårdgjorda ytor är det positivt med vegetation och gärna träd som kan ta upp överskottsvatten. Grönbevuxna tak kan reducera mängden regnvatten som blir dagvatten vilket också är positivt.

Det är positivt att man i planen talar om såväl fördröjning som rening av dagvatten. Det är också positivt att man avser utreda planens påverkan på förutsättningarna för att nå god status i Segeå i en åtgärdsutredning. Dimensioneringen sägs vara 100-årsregn och det är enligt vår bedömning den miniminivå man bör ha idag på dimensionering av nyetablering av den här typen av områden.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Planbeskrivningen har kompletterats med förslag på hur fördröjning och rening kan ske på kvartersmark (2.6 Teknisk försörjning, Dagvatten, Skyfallshantering). Se även svar till VA Syd.*

**LRF, Lantbrukarnas riksförbund**, diarienummer SBN-2014-62-52:

### Inledning

LRF har valt att yttra sig över denna detaljplan av ett antal anledningar. Vi har synpunkter på detaljplanen innanför Yttre Ringvägen, eftersom den ianspråktaga odlingsbara marken planeras för verksamheter som är ytintensiva och som med fördel kan placeras på mark långt ifrån det skånska odlingslandskapet. Att Malmö utvecklar boenden och attraktiva arbetsplatser är en inriktning som LRF och Malmö Stad varit överens om ända sedan det gemensamma översiktsplanarbetet inför ÖP2014.

### Den dyrbara skånska åkermarken

Malmö kommun har en av Sveriges bästa åkermark, en så kallad klass 10 mark. Länsstyrelsen skriver i dokumentet Samrådsredogörelse: ”Större delen av planområdet är idag inte planlagt och består av jordbruksmark.” Vi anser att tillvaratagande av åkermark, landskapsbild och kulturhistoriska värden kan vävas samman för att säkra ett framtida utnyttjande av detta område maximalt för Malmö stads och Sveriges bästa ur ett långsiktigt perspektiv.

Vi delar i grunden denna uppfattning. Ändå har vi i vår överenskommelse om odlingslandskapet i Malmö överlåtit till Malmö Stad att bedöma hur ytorna bäst bevaras innanför Yttre Ringvägen.

Vid betraktande av denna plan vill LRF dock ånyo anföra åsikten att bygga högre i Malmö och inte skapa onaturlig natur, utan låta naturen utvecklas.

### Kritik

- I. LRF delar kritiken av planen med de reservationer och det särskilda yttrandet och vi anser att odlingsmarken inte skall upplåtas till stora tomter för större industribyggnader och lager. *(1)*
- II. Vi anser också att en detaljplan med en genomförande tid på 15 år har en negativ inverkan på
  - Det befintliga näringslivets möjlighet att bedriva långsiktigt jordbruk. Ett exempel från ett angränsande område är; ett företag som, pga ovissheten, hindrats att göra investeringar som, med facit i hand hade kunnat ge en lönsam livsmedelshantering under snart 20 år. Istället har kommunen hållit marken i träda, utan att bruka den samma.
  - Planens kvalitet. Kunskapen om vilka behov privat boende, näringsliv och offentlig verksamhet har om 15 år, kan rimligen inte leda till en rättvis detaljplan idag. *(2)*
- III. Våra medlemmar har varit på plats i generationer. Alltid haft fokus på naturen och förutsättningarna för verksamheten genom att hålla sig informerade om bl a kommunens planer. Att då upptäcka att stadens representanter vid samrådsmötet 12 februari 2019 Bäckagårdsskolan, inte är pålästa och skarvar berättelsen tills de blir motsagda, bygger inte förtroende.
- IV. Vad planen har för miljökonsekvenser och [sic!] har inte utretts. Det kan inte anses vara tillräckligt, att som SBK skriver: *Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 3§ miljöbalken. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats.*

Varje så ingripande förändring på ett så stort område måste utredas m a p miljökonsekvenser. (3)

V. Planområdet är på över 30 ha. Det känns m h t de områden vi tidigare yttrat oss om som väldigt omfattande. Vi ställer oss tveksamma till att kunna bedöma konsekvenserna från ett så stort område. (3)

VI. Vilken påverkan områdets etablering har för direkt berörda och kringboende med avseende på kommunikationer och möjlighet att fortsätta bedriva sin verksamhet har inte heller utretts. (3) Det verkar underligt att skriva om gestaltningen Verksamheter som etableras i anslutning till Yttre Ringvägen ges ett annonsläge. Den nya bebyggelsekanten ska gestaltas så att hänsyn framförallt tas till landskapet i öster. (4)

De föreslagna och vid samrådet presenterade lösningarna på trafik, kollektivtrafik mm, syns oss helt otillräckliga. Detta område måste förses med en separat till och frånfart till både yttre ringvägen och väg 11. Trafiken till och från väg 841/Sallerupsvägen måste denna gång beaktas i planeringen.

Att förlita sig på regiontrafik för kommunikationer till och från dp området kan inte ses som en lösning.

Vi ser inte; att det i planen finns lösningar för morgondagens mobilitetslösningar visavi, ex vis Park+Ride och dimensionering av lokalnätet för laddning av fordon. (5)

### Förslag

Vi yttrar oss också eftersom vi är intressant i olika Stadsbruksprojekt och stödjer olika satsningar på småskalig odling som komplement till den större arronderande verksamhet, som vi bedriver framförallt utanför Yttre Ringvägen.

LRFs medlemmar får ofta förfrågningar om att ställa mark tillförfogande för Stadsbruk och småskalig odling. I de fall som vi har kunnat möta detta behov av odlingsbar mark, som skulle kunna ”knoppas av”, har det lika ofta stupat på avsaknaden av och tillgången till nödvändig infrastruktur som: VA, vägar, skjul och skyl, mm.

Om man ser den föreslagna planen, liksom andra tidigare planer, så finns fler möjligheter än som visas.

Således föreslår LRF att Malmö Stad, i processen att utveckla *Detaljplan för fastigheten Sallerup 180:21 m.fl (Hemgården) i Sallerup i Malmö*, återställer, förbereder och upplåter mark för småskalig odling på områden märkta som 'NATUR'.

Det finns fler möjligheter om man öppnar upp för en dialog.

Vi skulle vilja se att den avgränsade ytan skulle komma att överlämnas för utformning i en reflexiv process utan att ha detaljplanerats sönder och att angränsande byggnation fick i uppdrag att samverka i detta syfte.

I tidigare yttrande har man hälsat idén som intressant med det syns inte att man tagit den till sig.

I detta fall, om man skapar ett område för grön näring, så kommer den med största sannolikhet bygga på fundamentala ekologiska principer, som per definition ger en biologisk mångfald, som inte möjlig i en arronderande odling. Ett sådant nyskapande av produktionsområde för livsmedel knyter också an till nationella och regionala strategier.

SBK borde utveckla markanvändningen så att "Parkmark" blir nyttig och produktiv mark för de boende. Att odla grönytor med motorgräsklippare borde ses som förlegat. (6)

Vi förutsätter att samråd kommer att ske med berörda markägare och arrendatorer vad det gäller den planerade eko/viltpassagen och översvämningssområden för skyfall. (7)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. I Översiktsplan för Malmö utgör det verksamhetsområde som nu planeras ett svar på stadens uttalade behov av tomter för stora verksamhetsetableringar. Länsstyrelsen har i sitt granskningsyttrande av översiktsplanen hänvisat till miljöbalkens 3 kap 4§ och anser att ianspråktagande av brukningsvärd jordbruksmark kan ske i dessa lägen för att "tillgodose väsentligt samhällsintresse". Den geografiska placeringen har styrts av möjligheten att utnyttja mark innanför Yttre Ringvägen och närheten till trafiksystem som kan ta hand om verksamheternas transportbehov.

Hemgården och Fortuna i sin helhet planeras på sikt även innehålla bostadsbebyggelse med service och viss handel. Hänsyn till kulturbistoriska spår, bytebyggelse och gamla vägdragningar kommer att kunna bidra med en förankring till platsen och dess odlingshistoria. Det är ett uttalat mål att marken i området ska utnyttjas väl. Om detta inbegriper hög bostadsbebyggelse utreds i senare planeringskedan.

2. Detaljplanen ges en genomförandetid, som bland annat styr den tid inom vilken kommunen ska färdigställa de allmänna platserna (exempelvis gator, torg och parker). Längre genomförandetid ger kommunen bättre möjlighet att planera stora ekonomiska investeringar. Planområdet är stort och det beräknas ta tid innan etappen är fullt utbyggd. Samtidigt kan det vara vanskligt att i en stor detaljplan läsa planbestämmelser under en alltför lång tid. Ändringar av detaljplanen kan vara kostsamma både för kommunen och exploaterare som tar initiativ till dem. Genomförandetiden påverkar inte möjligheten att skriva tillfälliga avtal för befintliga aktörer i området.

Stadsbyggnadskontoret bedömer att en genomförandetid på 15 behövs för att säkra de kommunala investeringar som krävs för planens genomförande.

3. Invändning mot stadsbyggnadskontorets bedömning av miljöpåverkan behandlas i kapitel 3 i denna handling.

På Ringladals gård bedrivs idag en verksamhet som efter detaljplanens samrådsskede kompenseras. Gården med sin trädgård bedöms viktig att bevara som kulturbistorisk struktur och nuvarande verksamhet ska kunna utövas. Fastigheten utökas men ges delvis nya gränsdragningar och infart från verksamhetsområdets huvudgata. Trädgården kommer även fortsättningsvis utgöra privat mark.

4. Ett gemensamt arbete utförs av Malmö stad och Burlövs kommun om gestaltningen av verksamhetsområdena som kommer att utvecklas i kommungränsen. Det handlar om förändringar i ett långsträckt område längs Yttre Ringvägen och väg 11 i Burlövs kommun (Stora Bernstorp). I utredningen förs en diskussion om hur staden kan möta landskapet på olika sätt. Målet är att formulera samlade riktlinjer för gestaltningen för helheten och samtidigt variation som tar så mycket hänsyn till landskapet som möjligt.

5. En trafikutredning har utförts som visar att det är möjligt att genom att förstärka befintlig infrastruktur tillgodose trafikförsörjningsbehovet. Vid fortsatt exploatering utanför det aktuella planområdet kan nya kopplingar behöva förstärka vägnätet ytterligare i framtiden.

Mobilitetslösningar regleras inte i en detaljplan men delar av planförslaget underlättar för denna typ av lösningar och de kommer att föreslås inför områdets utbyggnad. Mobilitetslösningar fyller en viktig funktion för att minska bilberoendet och minimera den trafikökning som planförslaget förväntas medföra. Vikten och den potentiella effekten av mobilitetsåtgärder berörs i avsnitt 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Trafikkonsekvenser.

*Möjligheten att utnyttja parkeringsanläggningarna som pendlarparkering regleras inte i detaljplan. Genom att utforma området med gemensamma parkeringsanläggningar, som också placeras i närhet till kollektivtrafikkopplingar, finns goda möjligheter för denna funktion.*

*Dimensioneringen av det lokala elnätet för laddning av elbilar är inte en detaljplanefråga.*

6. *Förslaget om stadsodling är intressant och en god idé som kan tas med i arbetet med fortsatt planering i Hemgården. Områden som anges som NATUR och PARK i detaljplanen har andra syften, bland annat att tillföra naturvärden samt fördröja och rena dagvatten från hela området, öster om Nummertolvsvägen.*
7. *Information till arrendatorer sker genom fastighets- och gatukontoret.*

### **Parkering Malmö, diarienummer SBN-2014-62-44:**

Parkering Malmö stödjer förslaget om parkeringshus för samutnyttjande då fler och fler byggherrar väljer parkeringsköpslösningar framför att lösa det egna behovet inom egen fastighet. Om förutsättningar ges att skapa markparkering inom egen fastighet kommer säkert detta att utnyttjas. Då minskar möjligheterna till samutnyttjande av mark för parkering.

Det är positivt att det genomförs mobilitetsåtgärder för verksamheterna i syfte att skapa förutsättningar att ta sig till och från sin arbetsplats på alternativt sätt till den privata bilen. DP-området ligger geografiskt i ett område där det sannolikt annars riskerar alstra mycket trafik såväl inom Malmö som till och från Malmö med denna verksamhetsexploatering.

För att optimera samutnyttjande i samband med kommande DP planer vore det en fördel om p-husens läge om möjligt planerades så att avstånden till en del av kommande bostads-exploatering blir rimliga. Då skulle också parkeringsbehovet för en del av kommande bostäder kunna hanteras i parkeringshusen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Parkeringsbehov och parkeringslösningar behandlas i planbeskrivningen i 2.5 Trafik, Bilparkering. Detaljplanen har kompletterats med ett tak för markparkering för anställda och besökare till området.*

*Parkeringshusen har efter samrådskedet flyttats till lägen invid de lokalgator som löper i öst-västlig riktning. De kan därmed enkelt även nås från områdena väster om planområdet.*

### **Sakägare enligt fastighetsförteckning**

#### **Ägare till fastigheten Sallerup 180:201, diarienummer SBN-2014-62-51:**

Min gård Ringladalsgård, som ni har projekterat att ta bort stora delar av min tomt, samt maskinhall.

Jag bedriver en verksamhet och har inte möjlighet att bli av med marken som ni har ritat i planen.

Hur har ni tänkt att jag ska kunna fortsätta bedriva verksamheten om ni tar bort min mark, även bor vi på marken i huset.

Vi har vakthundar som går i trädgården som ni har ritat parkmark av.

Jag protesterar mot hela planen som rör min fastighet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Malmö kommun har inte för avsikt att göra befintlig verksamhet omöjlig att utöva. Det är också viktigt att gården Ringladal kan finnas kvar på platsen. Efter samrådet har tillgängliga ytor setts över och*



*möjligheterna att kompensera med mark för maskinball och uppställningsplatser skapats. Dessa åtgärder samt ny maskinball bekostas av kommunen.*

*Angöring kommer att ske från verksamhetsområdets huvudgata eftersom det servitut som används idag kommer att bli park med system för att ta hand om dagvatten. Planförslagets ändrade gränser efter samrådet innebär att trädgården även fortsättningsvis kommer att höra till gården.*

### **Boende på Nummertolvsvägen 6, diarienummer SBN-2014-62-46:**

Vi är i grunden positiva till planområdets innehåll såsom om det illustreras av Kamikaze arkitekter. Vi har dock ett antal synpunkter på detaljplanen i sin nuvarande form som vi hoppas att ni tar i beaktande. Vi har även en del synpunkter vad gäller trafik/bullersituationen på Sallerupsvägen, som riskerar att förvärras med denna detaljplan. Våra synpunkter är listade nedan.

#### Höjd på byggnader

- a. Vi förstår ambitionen att utnyttja marken effektivt men vi anser att större hänsyn måste tas till oss som bor i området. Vi har fri sikt från hus och trädgård till backlandskapet i öster. Denna utsikt kommer att påverkas negativt av den industribyggelse som planeras i detaljplanen. För att minska denna påverkan något önskar vi att industritomten direkt öster om Ringladalsgård ej markeras med f1 och därmed får en högsta byggnadshöjd på 22 meter och ingen begränsning av lägsta byggnadshöjd.
- b. Enligt motiveringen ovan önskar vi även att markeringen f2 tas bort från verksamhetstomterna söder om Ringladals gård. Högsta byggnadshöjd för dessa tomter skulle då vara 13m. **(1)**

#### Skyltning

På sidan 10 av planbeskrivningen står det att de uppstickande byggnadskropparna på upp till 50 meters höjd kan användas för annonsering. Vi motsätter oss all form av skyltning som syns västerut från verksamhetsområdet. Om skyltning ska ske bör den vara mot yttre ringvägen och placerad på fasaden. Bauhausskylten på Stora Bernstorp är ett tydligt avskräckande exempel på hur illa det kan bli med höga fristående belysta skyltar. Om det planeras bostäder i framtiden i detta område är det ytterst viktigt att det skyltas restriktivt. **(2)**

#### Park och naturstråk

Detta är en mycket viktig del av detaljplanen och vi anser att denna bör prioriteras i tid eftersom det tar lång tid för växtligheten att bilda den fysiska och visuella buffert som beskrivs i planförslaget. Under samrådsmötet fick vi veta att parken skulle anläggas först efter det att tomterna sålts. Vi kan acceptera att parken vid gravhögen anläggs senare (om denna måste finansieras av tomtförsäljningarna) men naturstråket längs Rävzonen måste prioriteras före det att tomterna bebyggs. Växtligheten i rävzonen bör vara hög och tät för att bilda den visuella bufferten mot verksamhetsområdet. **(3)**

#### Biltrafik

Sallerupsvägen har tät trafik redan nu och detta kommer att förvärras när detaljplanen genomförs. Detta innebär att det kommer att bli ännu större svårigheter att ta sig ut på Sallerupsvägen från Yttre ringvägen, Ringladalsvägen och Kvarnbyvägen. Redan nu är situationen mycket trafikfarlig i dessa korsningar. En sänkning av hastigheten till högst 60km/h men helst 40 km/h skulle förbättra situationen. Dessutom bör cirkulationsplatser anläggas både vid infarten till Verksamhetsgatan och i korsningen Sallerupsvägen/Kvarnbyvägen. Slutligen bör avfarter på Yttre ringvägen förses med separata filer för höger/vänstersväng. En påfartsfil på Sallerupsvägen skulle minska risken för kö på avfarten. **(4)**

## Buller

Enligt planbeskrivningen kommer framtida bostadsbebyggelse inte klara riktvärdena för buller. Det bör därför vara viktigt att reducera bullernivåerna så långt som möjligt. Vi som nu bor i området är i nuläget framförallt påverkade av trafikbuller från Sallerupsvägen eftersom vinden huvudsakligen kommer från väst. Trafikbuller från Yttre Ringvägen är därför sällan ett problem. Eftersom detaljplanen innebär en ökad mängd trafik på Sallerupsvägen anser vi att det är nödvändigt att vidta bullerskyddande åtgärder för bostäderna norr om Sallerupsvägen. Detta bör utformas som bullervall eller plank längs med Sallerupsvägen mellan Ringladalsvägen och Verksamhetsgatan. Dessutom bör, som nämnts ovan, hastigheten på Sallerupsvägen sänkas markant. (5)

### *Stadsbyggnadskontorets kommentar*

#### 1. Höjd på byggnader

*Bestämmelserna för högsta höjd har ändrats till högsta tillåtna nockhöjd. Den kommer att vara högst 23 meter i området sydost om Ringladals gård, längst i söder i näringszon A. Här kommer dock inga höga uppstickare att tillåtas, som i övriga näringszon A. Dessa kommer även kunna uppföras öster om gården.*

*I området söder om Ringladals gård, i näringszon B, kommer högsta nockhöjd tillåtas vara 18 meter på 50% av angiven byggnadsarea inom fastigheterna. Begränsningen om lägsta nockhöjd tas bort.*

#### 2. Skyltning

*Ett gemensamt arbete har utförts där Burlövs kommun och Malmö kommun samlats kring gestaltungsriktlinjer för utveckling av de verksamhetsdelar som planeras i ett större område, där exempelvis Stora Bernstorp finns. Läs mer om detta i planbeskrivningen under rubriken 2.2 Bebyggelse, Utformning.*

*Gestaltungsbestämmelser har lagts till på plankartan efter samrådskedet. En av dessa berör skyltning och innebär att höga, fristående skyltpelare inte får finnas och att företagsnamn och loggor ska placeras inom fasaders siluett. Detaljplanens intention är att företag i första hand ska annonsera sin närvaro på platsen med sina byggnader och gestaltad skyltning mot Yttre Ringvägen. En ny bestämmelse som reglerar skyltning har lagts till efter samrådet.*

#### 3. Park och naturstråk

*Naturstråket i rävzonen är en förutsättning för att detaljplanen ska kunna genomföras med planerad användning. Det ska, förutom att vara en tillgång för boende och arbetande i området, ta hand om dagvatten och skyfall. Rävzonen behöver därför anläggas och planteras innan verksamhetsområdet tas i anspråk av nya aktörer.*

#### 4. Biltrafik

*Den trafikutredning som utförts, Fortuna Hemgården Trafikutredning (SWECO) visar att breddning kommer att krävas i ett parti av Sallerupsvägen. Cirkulationsplatser byggs vid ramperna till Yttre Ringvägen och där verksamhetsgatan kommer att ansluta. Läs vidare i svaret till tekniska nämnden och LRF samt i planbeskrivningens avsnitt 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Trafikkonsekvenser.*

#### 5. Buller

*En ny bullerutredning har utförts utifrån de förändringar som gjorts i detaljplanen efter samrådskedet (Trivector, 2020). Utredningen tar fasta på att trafikförändringarna som föreslås i detaljplanen innebär en väsentlig ombyggnad av trafikinfrastrukturen. Därmed gäller samma riktvärden för buller för befintliga bostäder som vid ny bebyggelse, 55 dBA vid fasader och uteplatser och 30 dBA inomhus.*

*Utredningen visar att bullervärdena utomhus överskrids vid några bostäder söder om Sallerupsvägen samt vid en vindsvåning på ett bostadshus norr om Sallerupsvägen. Bullerskyddet på Sallerupsvägens södra sida kommer att behöva förstärkas med ett lägre bullerplank (0,5 meter högt), på bron över Lindells gång och längs en sträcka ovanpå bullervallen vid den nya cirkulationsplatsen och österut (1,0 meter högt). Norr om Sallerupsvägen kan åtgärder på fönster och ventiler bli aktuella om den beskrivna takvåningen innehåller sovrum där uppmätta värden visar sig överstiga 30 dBA. Vid övriga bostäder och dess uteplatser understiger bullervärdena 55 dBA. Läs mer i planbeskrivningen under rubriken 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Omgivningsbuller. Se även svaret till miljönämnden.*

## Kapitel 3 – Miljöpåverkan

### Synpunkter på bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanens genomförande har av stadsbyggnadskontoret inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 3 § miljöbalken. Invändningar finns mot denna bedömning. Invändningarna redovisas och kommenteras nedan. Stadsbyggnadskontoret står fast vid att ingen *miljökonsekvensbeskrivning (MKB)* krävs.

Följande skrivelser har berört frågan om kommunens bedömning av miljöpåverkan:

Skrivelse från **LRF, Lantbrukarnas riksförbund**, diarienummer SBN-2014-62-52:

”Vad planen har för miljökonsekvenser och [sic!] har inte utretts. Det kan inte anses vara tillräckligt, att som SBK skriver: *Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 3§ miljöbalken. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats.* Varje så ingripande förändring på ett så stort område måste utredas m a p miljökonsekvenser.”

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 3§ miljöbalken, eftersom detaljplanen innebär en fortsatt utveckling av staden. Förändringen i närområdet blir påtaglig men den övergripande miljöpåverkan bedöms inte vara betydande. Området är inte särskilt känsligt för störningar och inga skyddade arter eller nationella värden påverkas. Därför har ingen separat miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättats. Däremot har konsekvenser identifierats, utretts och beskrivits i planbeskrivningen. Åtgärder regleras i detaljplanen där detta krävs.*

## Kapitel 4 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet

Med anledning av synpunkter som kommit in under samrådet samt vidare bearbetning inom stadsbyggnadskontoret har följande ändringar gjorts i planhandlingarna:

### Plankarta

#### Planområdesgräns

- I söder utökas planområdet och omfattar den mark som berörs av åtgärder som behövs för att säkra trafiklösningar och bulleråtgärder.
- Planområdets gräns flyttas västerut i partier där *rävzonen* behöver breddas, 20-40 meter i söder och 16-24 meter i norr.
- Samrådsförslagets bostadsdelar lyfts ut ur planförslaget.

#### Kvartersmark

##### *Näringszon A*

- Ytorna på plankartan justeras för att undvika hack, spetsiga hörn och vissa svängda gränser för kvartersmarken i öster.
- Förgårdsmarken i *näringszon A* utökas och ska vara mellan 2,5 och 4,0 meter bred för att göra det möjligt att inrymma handikapparkering, cykelparkering för anställda och besökare, entréplatser och plantering.
- Kvartersmark inom 50 meter från Yttre Ringvägen betecknas i detaljplanen med kryssmark och får enbart bebyggas med komplementbyggnader upp till 10%.
- Bestämmelse om centralt avstängningsbar ventilation och friskluftsintag vända från Yttre Ringvägen förs in på plankartan.
- Byggrätten för användningen centrumändamål, C, vid den planerade torgplatsen ges ett större djup och styrs till byggnadernas bottenvåning för att göra det möjligt att etablera lokaler för möten, restauranger mm vid torget.
- Detaljplanen kompletteras med ett tak för markparkering för anställda och besökare till området.
- Plankartans bestämmelse i samrådet om att lager inte får finnas närmast huvudgatan ersätts med en bestämmelse om att kontor, besöks- och personaltäta funktioner ska placeras mot verksamhetsgatan, innanför förgårdsmark.
- Bestämmelse om att nätstationer får finnas läggs till på kvartersmark.
- I detaljplanen prövas efter samrådet en exploateringsgrad i *näringszon A* där den maximala byggnadsarean är 70%. Bestämmelsen uttrycks som maximal byggnadsyta på fastighetsytan inom egenskapsområdet. De smala egenskapszoner som fanns i samrådsförslaget slås samman och bestämmelserna anges istället i text på plankartan och förklaras i planbeskrivningen.
- Tillåtna byggnadshöjder inom *näringszon A* ändras och medger att lager med högsta angivna nockhöjd 30 meter får uppföras 30 meter från verksamhetsgatan på upp till 20% av byggnadsarean inom egenskapsområdet på fastigheten. Inom samma område får 10% uppföras med kontor där uppstickande byggnadsdel får ha högsta höjden 50 meter.
- Byggrätten invid torgytan ges högsta tillåtna nockhöjd 14 meter.
- Bestämmelserna för högsta höjd ändras till högsta tillåtna nockhöjd. Den är högst 23 meter i *näringszon A*.

- Gestaltungsbestämmelser läggs till på plankartan efter samrådsskedet. En av dessa berör skyltning och innebär att fristående skyltar inte får finnas mot Yttre Ringvägen och att företagsnamn och loggor ska utgöra del av byggnaders gestaltning.
- En bestämmelse om grönytefaktor 0,3 läggs till i *näringszon A*.
- För det sydligaste området i *näringszon A* förs en bestämmelse in på plankartan om att byggnader ska placeras längs med den södra fastighetsgränsens prickmark.

#### *Näringszon B*

- Kvartersmarken runt *Ringladals gård* utökas som kompensation för de ytor som kommer att bli huvudgata och en maskinhall som behöver flyttas. Tidigare bestämmelser om exploateringsgrad ersätts med en bestämmelse som anger att 45% av fastighetsarean får bebyggas. Största tillåtna byggnadsarea för respektive byggnad är 1000 m<sup>2</sup> för att den öppna gårdsstrukturen ska kunna läsas av även i framtiden.
- En bestämmelse tillkommer för gräns mot park där byggnad inte får placeras närmare gränsen än 0,5 meter.
- Förgårdsmarken i *näringszon B* utökas och ska vara mellan 2,5 och 4,0 meter bred för att göra det möjligt att inrymma handikapparkering, cykelparkering för anställda och besökare, entréplatser och plantering.
- Kvartersmark för koloniverksamhet i *rävzonen* lyfts ur detaljplanen och skjuts fram till kommande planering för bostadsdelar väster om planområdet.
- Detaljplanen kompletteras med ett tak för markparkering för anställda och besökare till området.
- Parkeringshusen flyttas till lägen invid de lokalgator som löper i öst-västlig riktning. Områdena får även bestämmelserna Kontor (K), Icke störande verksamhet (Z) och Centrumanvändning (C) för att parkeringshus ska kunna kombineras med olika former av service som gynnar området. Användningsgränserna justeras.
- Bebyggelseordningen i *näringszon B* har bearbetats vidare vilket resulterat i att större, samlade byggrätter styrs till verksamhetsgatan.
- Bestämmelsen K, kontor, förs in på samtlig kvartersmark i *näringszon B*. Lager tillåts även mot verksamhetsgatan.
- Bestämmelse om att nätstationer får finnas läggs till på kvartersmark.
- Högsta tillåtna nockhöjd inom *näringszon B* är 14 meter. Bestämmelse på plankartan i samrådet om lägsta byggnadshöjd med procentsats tas bort. I området söder om *Ringladals gård* kommer högsta tillåtna nockhöjd även fortsättningsvis vara 18 meter på 50% av angiven byggnadsarea inom fastigheterna. Begränsningen om lägsta nockhöjd tas bort.
- Bestämmelsen korsmark ersätter bestämmelsen prickmark även i *näringszon B* för att komplementbyggnader ska kunna uppföras på gårdar. Byggnaderna får ha högsta nockhöjden 5 meter.
- Nya byggnader som uppförs i gårdsstrukturen vid *Ringladals gård* får uppföras med högsta nockhöjd 14 meter.
- Kvarterens bebyggelse mot gata har prioriterats i granskningsförslaget och byggrätternas djup ökas från 20 meter till 30 meter, inklusive förgårdsmark.
- Samrådsförslagets bestämmelse om största tillåtna fastighetsstorlek tas bort.
- På plankartan läggs en bestämmelse om grönytefaktor 0,2 till i *näringszon B*.

### Allmän plats

- Torget i områdets centrala del ges en större, samlad yta öster om huvudgatan för att kunna utformas väl med hänsyn till bullersituationen, mötet med NATUR och behov av angöring och möjlighet för stadsbuss att vända.
- Rävzonen breddas i sina smalaste partier och får en minsta bredd av c:a 40 meter för att säkra plats för både dagvattenlösningar och passager för gång- och cykeltrafik.
- Det parti som betecknas som NATUR i planområdets norra del breddas och ska kunna innehålla ett framtida ekostråk.
- Höjdsättning på allmän platsmark läggs till i plankartan.
- Plankartan kompletteras med vändzoner i planområdets västra gräns för att dessa ska kunna fungera som återvändsgator under den tid området utvecklas. Därefter kan de öst-västliga gatorna anpassas efter den framtida utvecklingen väster om planområdet.
- Grannskapsparken får i granskningsförslaget en större yta (bostadsområde lyfts ur).

### **Planbeskrivning**

#### Planförslag

- En ny illustrationsplan har tagits fram efter samrådet, planbeskrivningen uppdateras med denna.

#### *Bebyggelse*

- Ett gemensamt arbete har utförts där Burlövs kommun och Malmö kommun samlats kring gestaltungsriktlinjer för utveckling av de verksamhetsdelar som planeras i ett större område, där exempelvis Stora Bernstorp finns. Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av riktlinjerna under rubriken 2.2 *Bebyggelse, Utformning*.

#### *Grönstruktur allmän platsmark*

- Regnbäddar (raingardens) planeras i områdets huvudgata. Deras funktion beskrivs kortfattat i planbeskrivningen i avsnittet 2.3 *Grönstruktur och park på allmän platsmark*

#### *Trafik*

- I planbeskrivningens avsnitt 2.5 *Trafik* beskrivs resultaten från trafikutredningen och vilka förstärkningar av infrastrukturen som krävs för att klara trafikökningen som planförslaget medför.
- Kollektivtrafiken inom planområdet och placering av hållplatslägen samt kopplingen mellan nya hållplatslägen och föreslagna verksamheter beskrivs i avsnitt 2.5 *Trafik, Kollektivtrafik*.
- Gång- och cykeltrafikens förutsättningar inom planområdet samt möjligheterna att nå planområdet från övriga delar av staden redovisas i avsnitt 2.5 *Trafik*.
- Parkeringsbehov och parkeringslösningar behandlas i planbeskrivningen i 2.5 *Trafik, Bilparkering*.

#### *Teknisk försörjning*

- Planbeskrivningen kompletteras med beskrivningar av dagvattenlösningens gestaltning och funktion på allmän platsmark.
- Planbeskrivningen kompletteras med förslag på hur fördröjning och rening kan ske på kvartersmark, 2.6 *Teknisk försörjning, Dagvatten, Skyfallshantering*.

- Målen avseende urban och industriell symbios beskrivs i planbeskrivningen och texterna förtydligas med formuleringar enligt yttrande från miljönämnden.
- Målen avseende avfallslösningar beskrivs under rubriken 2.6. *Teknisk försörjning, Avfallshantering*.
- Det framgår i planbeskrivningen att det finns fördelar med att ansluta området till fjärrvärme, bland annat begränsas kväveoxidhalter som uppstår vid naturgasförbränning. Förutsättningar finns att försörja området med fjärrvärme.
- En formulering om lägsta avstånd på 5 meter till brännbar byggnad/byggnadsdel samt till byggnad där människor stadigvarande vistas läggs till i planbeskrivningen, se 2.6 *Teknisk försörjning* och 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa, Elektromagnetiska fält*.
- I planbeskrivningen läggs en text till om att magnetfält inte bör överstiga 0,4 mikrotesla där människor bor eller varaktigt vistas, se 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa, Elektromagnetiska fält*.
- En kompletterande text läggs till i planbeskrivningen som beskriver att plantering av träd inte ska ske närmare gasledningen än 2,5 meter och att arbete i ledningens närhet ska samrådats med Weum gas, 2.6. *Teknisk försörjning, Gas*.

#### *Administrativa bestämmelser*

- Ett förtydligande läggs till om att avtal ska upprättas mellan Malmö kommun och ägare till Sallerup 180:201 (*Ringladals gård*) angående de förändringar som planens genomförande medför.

#### Konsekvenser

##### *Konsekvenser för miljö och hälsa*

- En trafikutredning (*SWECO*, 2018) har visat att trafiken som planförslaget genererar kommer kräva utbyggnad av korsningarna inom trafikplats Sallerup samt breddning av Sallerupsvägen fram till föreslagen verksamhetsgata. I planbeskrivningens avsnitt 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa, Trafikkonsekvenser* förtydligas åtgärderna.
- Konsekvenserna för kollektivtrafiken på grund av ombyggnad av Sallerupsvägen samt den ökade trafikmängden hanteras i avsnitt 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa, Trafikkonsekvenser*.
- Konsekvenserna av ej genomförda förstärkningar av cykelvägnätet beskrivs i avsnitt 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa, Trafikkonsekvenser*.
- Bullerreducerande åtgärder som krävs för befintlig bebyggelse längs Sallerupsvägens beskrivs i 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa, Omgivningsbuller*.
- I avsnitt 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa, Ljus*, utvecklas texten om eventuellt behov av bländningsskydd.
- Kompletterande beräkningar har genomförts avseende MKN för vatten, 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa, Teknisk försörjning, Vattenkvalitet*.
- Planbeskrivningens text om vattenkvalitet har fördjupats med avseende på detaljplanens konsekvenser för Sege å.
- Planbeskrivningen kompletteras utifrån en miljöteknisk markundersökning av matjord och grundvatten inom planområdet (*Ramböll*, 2019), 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa, Markföroreningar*.
- Planbeskrivningen kompletteras utifrån en ny bullerutredning (*Trivector*, 2020).
- Södra sidan av Sallerupsvägen behöver förstärkas med lägre bullerplank, på bron över Lindells gång och längs en sträcka ovanpå bullervallen vid den nya cirkula-



tionsplatsen och österut. Åtgärderna beskrivs under rubriken *3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Omgivningsbuller, Trafikbuller*.

- Trafikbullerförordningens riktvärden läggs inte till på plankartan eftersom detaljplanen inte längre innehåller nya bostäder. Texten tas bort ur planbeskrivningen.
- En separat utredning av industribuller har utförts (*Trivector/ efterklang: AFRY*). Planbeskrivningen kompletteras utifrån denna under rubriken *3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, Omgivningsbuller, Industribuller*.
- Planbeskrivningen kompletteras med resultatet från en landskapsstudie som har utförts och visar påverkan när detaljplaneområdet är fullt utbyggt, *3.2. Konsekvenser för miljö och hälsa, Stadsbild och landskapsbild*.

#### *Ekonomiska konsekvenser*

- Planbeskrivningen kompletteras med text om att de förändringar i Sallerups trafikplats som behövs för planens genomförande bekostas av kommunen.
- En formulering om att kostnader för flytt eller ombyggnad av gasledning i samband med planens genomförande bekostas av exploatören finns under rubriken *4.3 Ekonomiska genomförandefrågor* i planbeskrivningen.

#### *Konsekvenser för fastigheter*

- Planbeskrivningen justeras och kompletteras med ny text enligt Kommunala lantmäterimyndighetens förslag avseende *Konsekvenser för fastigheter, Ekonomiska genomförandefrågor, Fastighetsrättsliga genomförandefrågor, Planområdet och Tidigare ställningstaganden*

#### *Samhällskonsekvenser*

- Planbeskrivningens text om barnperspektivet i planläggningen kompletteras med formuleringar om vikten av att stärka naturvärden och ekosystemtjänster och att skydda befintliga och kommande boendemiljöer mot buller, se *3.5 Samhällskonsekvenser, Barns perspektiv*.

#### Genomförande

- Beträffande flygtrafik anger Försvarmakten att eventuell flyghinderanalys utförs av fastighetsägaren inför planerad exploatering. En formulering om detta förs in i planbeskrivningen under rubriken *4.2. Tekniska genomförandefrågor*.

#### Planeringsförutsättningar

- Beskrivningen av *Ringladals gård* under rubriken Kulturmiljö revideras i enlighet med Malmö Muséers yttrande.
- Planbeskrivningen kompletteras med de dokument som använts och saknats i samrådsversionen.

Stadsbyggnadskontoret

Carina Tenngart Ivarsson, Enhetschef

Magdalena Alevrá, Planhandläggare