

Detaljplan för fastigheterna Spillepengsmarken 7 m.fl. i Sege Industriområde (tidigare Järnvägen 1:1)

Granskning

PLANBESKRIVNING



Innehållsförteckning

Planbeskrivning.....	1
1. Inledning.....	2
2. Beskrivning av detaljplanen.....	5
3. Förutsättningar och konsekvenser.....	23
Allmänna intressen.....	24
Gällande planer och program.....	56
Riksintressen enligt miljöbalken.....	57
Mellankommunal samordning.....	59
4. Genomförande.....	61
Mark- och utrymmesförvärv.....	62
Fastighetsrättsliga frågor.....	63
Tekniska frågor.....	66
Ekonomiska frågor.....	67
Prövning enligt annan lagstiftning.....	68
5. Planeringsunderlag.....	70
Utredningar som legat till grund för detaljplanen.....	71
Kommunala planeringsunderlag.....	76

Sammanfattning

Planförslaget innebär att en ny underhållsdepå för persontåg kan uppföras inom planområdet. Planområdet är en del av en större, sammanhängande anläggning som även är lokaliserad i Burlövs kommun. Denna detaljplan tas fram i samarbete med Burlövs kommun, där den andra delen av anläggningen möjliggörs i detaljplan 307.

Bebyggelsen som föreslås är depåhallar med tillhörande kontor och lager. Depåhallarna ska kunna rymma cirka 200 meter långa fjärrtåg.

Detaljplanen möjliggör även utbyggnad av infartsspår till planområdet från den befintliga järnvägen, Södra stambanan.

De depåbyggnader som ryms inom detta planförslag tillåts totalt vara 33 000 kvadratmeter i byggnadsarea (ytan som byggnaden upptar på marken) och tillåts ha en nockhöjd av 18 meter, med en totalhöjd av 20 meter.

1. Inledning

Detta avsnitt i planbeskrivningen tar upp de grundläggande utgångspunkterna för detaljplanen.

Detaljplanens syfte och bakgrund

Syfte

Detaljplanens syfte är att möjliggöra en underhållsdepå för tåg (Arlövsdepån) med tillhörande spåranslutningar till Södra stambanan. Syftet är även att säkerställa anläggningens funktion och lämplighet i förhållande till dess utbredning inom både Malmö kommun och Burlövs kommun.

Processen att ta fram detaljplanen innebär en prövning om detta är lämpligt eller inte.

Bakgrund

Jernhusen Verkstäder AB önskar uppföra en underhållsdepå med anslutning till Södra stambanan. Hela underhållsdepån omnämns som Arlövsdepån. Verksamheten planeras sträcka sig över både Malmö kommun och Burlövs kommun.

Detaljplanearbetet påbörjades gemensamt mellan kommunerna under 2023 och planprocesserna har genomförts inom samma projektgrupp.

Bedömning av miljöpåverkan

En undersökning om betydande miljöpåverkan har genomförts för detaljplanens genomförande. Efter samrådet bedöms detaljplanen riskera att medföra en betydande miljöpåverkan. Detta på grund av riksintresse för kulturmiljö, riksintresse för kommunikationer, risk för översvämning och miljökvalitetsnormer för vatten. En strategisk miljöbedömning har gjorts och en miljökonsekvensbeskrivning (Tyréns, 2025) har upprättats i samband med planarbetet. Frågorna har avgränsats i samråd med länsstyrelsen.

Den strategiska miljöbedömningen har avgränsats till att innefatta riksintresse för kulturmiljö och kommunikation, klimatanpassning (översvämning), miljökvalitetsnormer för vatten, människors hälsa (buller, markföroreningar, ljusföroreningar) samt naturvärden och skyddade arter. För dessa aspekter har konsekvenserna av planförslagen analyserats i förhållande till nuläge och nollalternativ.

Bedömningen visar att planen medför små till måttliga negativa effekter på kulturmiljön, men samtidigt positiva effekter för riksintresset kommunikation. Övriga miljöaspekter hanteras genom anpassningar i plan och tekniska åtgärder, vilket gör att detaljplanerna bedöms som genomförbara utan att försvåra uppfyllandet av miljökvalitetsnormer eller påverka bevarandestatus för naturvärden.

Miljökonsekvensbeskrivningen redovisas som en bilaga. De konsekvenser för miljön som detaljplanen bedöms ge upphov till redovisas i kapitel 3. *Förutsättningar och konsekvenser.*

Prövningar enligt annan lagstiftning som genomförts under processen

I detaljplanen har strandskyddet upphävts genom planbestämmelse. Kommunens avvägningar samt de särskilda skälen för upphävande redovisas i kapitel 3, *Förutsättningar och konsekvenser.*

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 120 månader från det att den har fått laga kraft.

Planförfarande

Denna detaljplan tas fram med utökat förfarande. Detta eftersom planförslaget bedöms medföra en risk för betydande miljöpåverkan gällande riksintresse för kulturmiljö, riksintresse för kommunikationer, risk för översvämning och

miljökvalitetsnormer för vatten. Planförslaget anses vara förenligt med kommunens översiktsplan och länsstyrelsens granskningsyttrande och bedöms inte vara av betydande intresse för allmänheten. Inför samråd togs detaljplanen fram med standardförfarande i enlighet med 5 kapitlet 7 § plan- och bygglagen.

Digital funktionalitet

Detaljplanen följer BFS 2020:5, Boverkets föreskrifter och allmänna råd om planbeskrivning (BFS 2020:8) och den nationella specifikationen för detaljplan från Lantmäteriet. Boverkets planbestämmelsekatalog 2021-10-14 har använts och den nationella specifikationen för detaljplan från Lantmäteriet.

2. Beskrivning av detaljplanen

I detta avsnitt beskrivs detaljplanen kortfattat. Stadsbyggnadsidéen samt de övergripande avvägningar som kommunen har gjort och som ligger till grund för utformningen av detaljplanen samt och motiven till de enskilda reglerna redovisas.

Stadsbyggnadsidé och planförslag

Stadsbyggnadsidé

Depån är en samhällsviktig funktion. I detaljplanen förenas funktionalitet med estetik och hållbara lösningar. Bebyggelsen utgör en struktur som inte bara stödjer depåns operativa funktioner utan säkerställer också verksamhetens långsiktiga behov, samtidigt som den bidrar till Malmös identitet och långsiktiga mål.

Depån integreras i stadens väv på ett sätt som minimerar dess visuella och miljömässiga påverkan. Byggnaderna är utformade för att smälta in i den omgivande stadsbilden – det gamla sockerbruket, järnväg och industrier – med arkitektoniska lösningar som reflekterar områdets karaktär.

Planförslag

Planförslaget möjliggör en underhållsdepå för persontåg med tillhörande spåranslutningar till Södra stambanan.

Uppförandet av underhållsdepån innebär en storskalig användning för järnvägsändamål, både inom Burlövs kommun och Malmö kommun, och bidrar till att säkerställa driften av persontåg nationellt.

Genomförandet av detaljplanen innebär att stora delar av området fylls upp cirka en meter med fyllnadsmassor. Detta för att depåns anslutningar till järnvägen ska vara i samma marknivå som angränsande Södra stambanan.

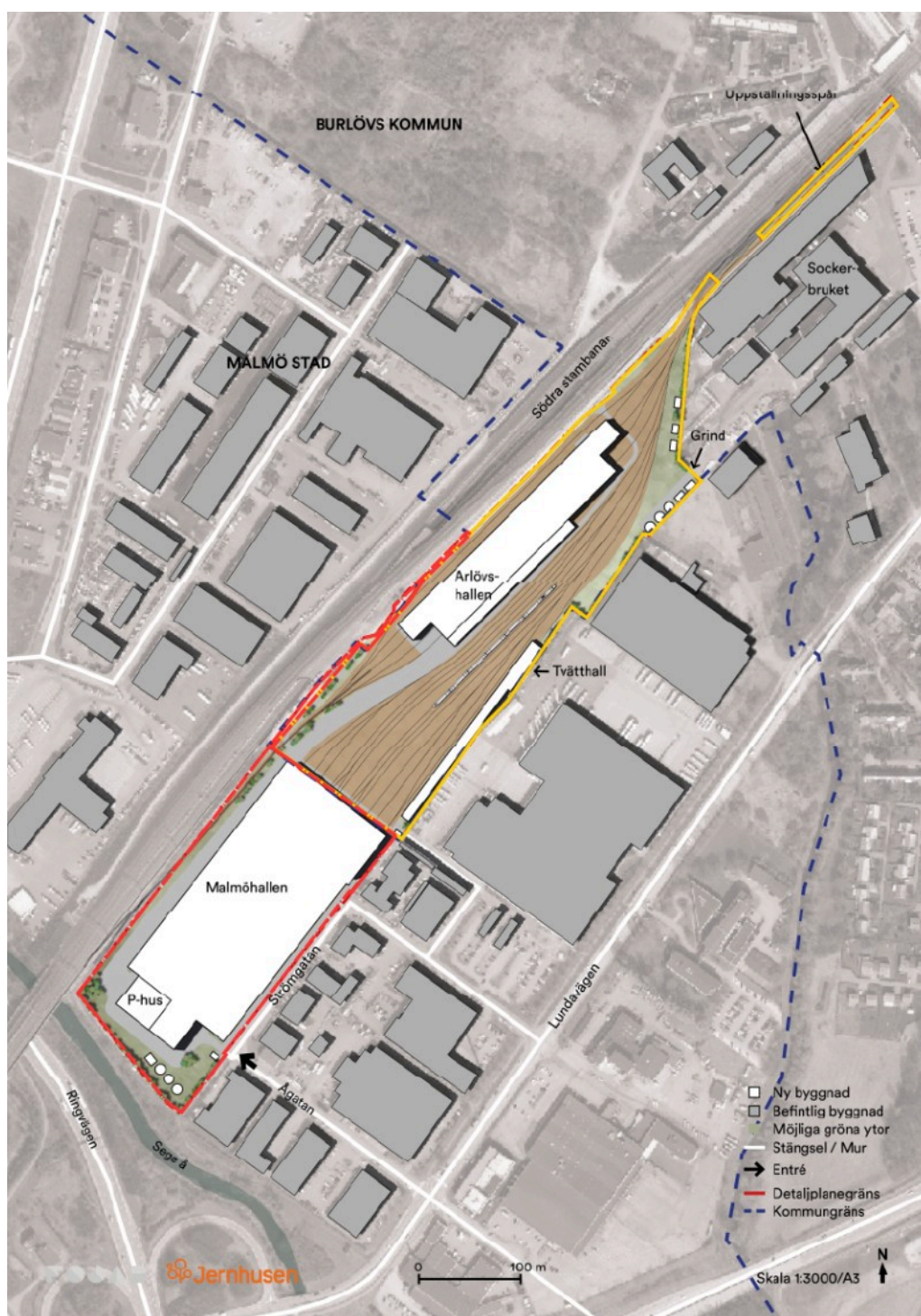
Planförslaget möjliggör:

- Byggnader för underhållsdepå av persontåg med tillhörande funktioner.
- Spåranslutningar till Södra stambanan.

Till uppförandet av Arlövsdepåns del i Malmö planeras åtta spår anläggas inom Dp 307 i Burlövs kommun som ansluter till planområdet i denna detaljplan, vardera med en längd om 220 meter. Det ger plats för åtta tåg som är cirka 100 meter långa eller fyra tågset som är cirka 200 meter långa. Därtill är avsikten att uppföra ytor för kontorspersonal och lagerutrymme, samt ett parkeringshus.

Parkeringshuset föreslås utgöra den primära parkeringsfunktionen för hela depån i både Dp 5869 och Dp 307 i Burlövs kommun.

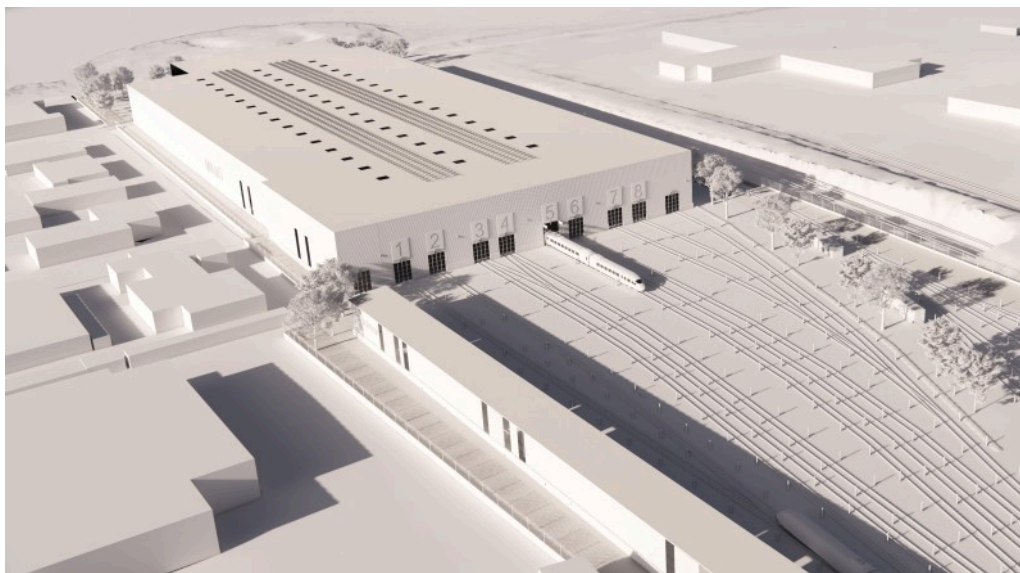
Den norra delen av anläggningen planläggs inom Burlövs kommun genom detaljplan Dp 307. Se figur 1. Förslaget behöver genomföras tillsammans med Dp 307 i Burlövs kommun för att projektet ska gå att genomföra i sin helhet.



Figur 1. Illustrationsplan över föreslagen underhållsdepå som möjliggörs till följd av planförslaget. Planområdet är markerat med röd linje. Det område som planläggs inom Burlövs kommun (Dp 307) är markerat med gul linje. Källa: Fojab. Bearbetad av Tyréns.

Planförslaget möjliggör bebyggelse för underhållsdepå för persontåg inom stora delar av planområdet. Den föreslagna bebyggelsen är av tekniska skäl inte flexibel för andra användningar eller funktioner. Bebyggelsen regleras med en

högsta nockhöjd på 18 meter, och en totalhöjd på 20 meter. Inom planområdet regleras total byggnadsarea till 33 000 kvadratmeter. Maximalt utnyttjande av detta redovisas i figur 2 nedan. Kombinerat med detaljplan 307 i Burlövs kommun regleras 48 500 kvadratmeter för hela anläggningen.



Figur 2. Maxutnyttjande av byggrätten inom denna detaljplan. En mindre del av Arlövshallen, som möjliggörs i detaljplan 307 i Burlövs kommun, syns i förgrunden. Bild: Fojab.

Grönstruktur

Planområdet utgörs i sin helhet av kvartersmark och är avsett för etablering av en underhållsdepå för persontåg. Mot bakgrund av verksamhetens omfattning, behovet av effektiva logistiklösningar och närheten till Södra stambanan är förutsättningarna för att anlägga sammanhängande grönstruktur begränsade.

Trots dessa förutsättningar planeras grönska att integreras inom planområdet, främst i den södra delen, i form av planteringar, träd och genomsläppliga ytor. Syftet är att stärka områdets visuella kvaliteter, förbättra mikroklimatet och tillföra ekosystemtjänster i ett annars hårdgjort och tekniskt präglad industriområde.

I plankartan regleras att minst 4 procent av marken inom planområdet ska utgöras av genomsläppliga ytor. Detta bidrar till en hållbar dagvattenhantering samt ökad resiliens vid skyfall. Den planerade grönskan kan även ha en betydelsefull funktion för trivsel och återhämtning för depåns personal, särskilt med tanke på att anläggningen är i drift dygnet runt.

Genom att integrera grönstruktur i utformningen av kvartersmarken stärks områdets miljövärden samtidigt som planförslagets tekniska och logistiska krav tillgodoses.

Lokalisering

En lokaliseringsutredning (Tyréns, 2024) har tagits fram gemensamt för denna detaljplan och detaljplan 307 i Burlövs kommun. Syftet med utredningen var att bedöma platsens lämplighet i förhållande till andra potentiella lokaliseringar för en ny underhållsdepå för fjärr- och regionaltåg.

Den aktuella platsen är sedan tidigare ianspråktagen för industriändamål. Platsen är strategiskt belägen med närhet till Södra stambanan samt till Malmö centralstation, vilket gör platsen lämplig för järnvägsanknuten verksamhet.

Totalt 20 alternativ har analyserats, varav 15 har kunnat avfärdas i ett tidigt skede på grund av bristande kapacitet, avstånd till Malmö centralstation eller höga anslutningskostnader.

Verksamhetens omfattning och livslängd

Den planerade anläggningen avser en underhållsdepå för fjärr- och regionaltåg med en teknisk och ekonomisk livslängd som bedöms uppgå till cirka 75 år. Denna bedömning utgår från att anläggningen ska kunna underhålla två generationer tågfordon, där varje generation normalt har en livslängd om cirka 30 år. Därefter förväntas den tekniska utvecklingen inom både fordon och depåverksamhet ha förändrat förutsättningarna för ändamålsenlig drift.

Behov och krav på depå

Stora depåer för fjärr- och regionaltåg finns idag i Göteborg och Stockholm, men Malmö saknar en sådan anläggning. Ur ett systemperspektiv för järnvägen är det viktigt att depåer finns i både Göteborg, Stockholm och Malmö.

Fjärr- och regionaltåg tas ur drift vid Malmö centralstation och transporteras sedan till depå för underhåll, reparationer och uppställning. Depån behöver ligga nära Malmö centralstation för att minska onödig körning av tomma tåg och inte påverka kapacitetsutnyttjandet i järnvägssystemet negativt. Det befintliga järnvägsnätet behöver ha kapacitet för den ökade tomkörningen. Om kapaciteten saknas kan utbyggnader av järnvägsnätet bli nödvändiga. Framtidens tågfordon kommer att vara längre än dagens, vilket kräver verkstadsbyggnader på minst 200 meter.

Samlad bedömning av lokalisering

Utredningen redovisar fem möjliga alternativ som analyserats i detalj utifrån funktion, kapacitet, miljöpåverkan, planförutsättningar, kostnader och långsiktighet. Jernhusens valda lokalisering i Burlöv/Malmö bedöms ha kortast avstånd till Malmö centralstation, god tillgång till befintligt järnvägsnät med tillräcklig kapacitet, rimliga anslutningskostnader och lämpliga planförutsättningar.

Alternativen i Norra hamnen, Malmö godsbangård, Glostorp och Lunnebjör innebär större markanspråk, högre kostnader, sämre tillgänglighet och/eller negativ påverkan på miljö- eller kulturvärden.

Den aktuella lokaliseringen i Burlöv/Malmö bedöms som det mest genomförbara och ändamålsenliga alternativet för etablering av en ny underhållsdepå i Malmös närområde. Platsen har utmaningar kopplade till primärt höga havsnivåer, skyfall och kulturmiljö. Sammantaget bedöms platsen som

mest lämplig för en underhållsdepå. Frågorna har utretts inom den strategiska miljöbedömningen och presenteras i tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Dialog om Södra stambanans funktion över ett tidsperspektiv om 100 år har förts med Trafikverket under planprocessen och placeringen av underhållsdepån anses lämplig utifrån att den säkerställer driftsäkra tåg som kan trafikera Södra stambanan.

Information om alternativa platser går att läsa i lokaliseringsutredningen.

Övergripande avvägningar i detaljplanen

Detaljplanen bidrar till att stärka Malmö som en nationell knutpunkt och bidrar till att utveckla och stärka det nationella transportsystemet. Att ta befintlig industrimark i anspråk och istället planlägga för underhållsdepå för persontåg bedöms bidra positivt till Malmös utveckling. Med planförslagets genomförande stärks Södra stambanans betydelse och utvecklingen bedöms gynna både Malmö och den regionala utvecklingen positivt genom fler arbetstillfällen samtidigt som infrastrukturen för ett hållbart resande säkerställs.

Gestaltungsprinciper

Planområdet är beläget inom ett storskaligt industriområde i direkt anslutning till Södra stambanan med planområde för andra delen av depån i Burlövs kommun (Dp 307) i norr. Området utgörs i dag huvudsakligen av enklare byggnader av lågt bebyggelsevärde med omgivande öppen mark. Norr om området finns bebyggelse kopplad till det tidigare sockerbruket i Arlov, vilken bedömts ha höga kulturhistoriska värden. Denna kontext har varit vägledande för den föreslagna gestaltningen.

Den nya anläggningen utformas som en underhållsdepå för persontåg och omfattar främst en depåbyggnad och ett tillhörande parkeringshus. Bebyggelsen ges ett industriellt uttryck med robusta materialval och tydliga volymer, där funktionen avspeglas i arkitekturen. Fasadmateriäl och färgsättning tar inspiration från traditionella järnvägsbyggnader i Skåne, med rödbruna och gulbruna kulörer som samspelar med befintlig industribebyggelse i området.

Byggnaderna anpassas till den storskaliga industristrukturen genom placering och höjd, där depåhallarna ges en lägre höjd än sockerbruksbebyggelsen i norr. Anläggningens volymer är i hög grad styrda av funktionella och tekniska krav, men placeringen och utformningen har också anpassats för att bidra till en tydlig struktur och rytm i området.

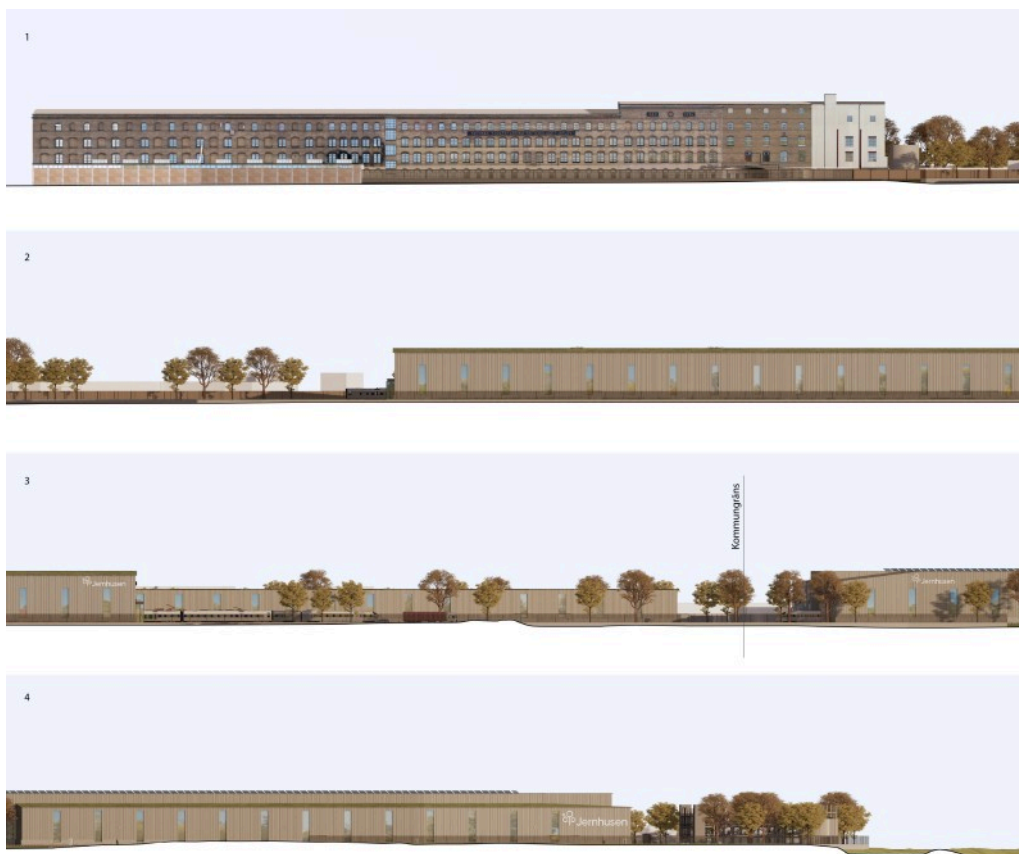
Byggnaden placeras med långsidan mot Södra stambanan. Denna orientering bidrar till läsbarheten i området och stärker den visuella riktningen längs järnvägskorridoren. Fönstersättning mot spårområdet kan ge inblick i verkstadsverksamheten och skapa ett mer aktivt och varierat intryck för tågresenärer.

Depån ska bidra till en tydlig och ordnad kant mot järnvägen. Växtlighet i form av buskage och avgränsande planteringar planeras längs ytterområden för att ge ett omhändertaget helhetsintryck. Söder om huvudbyggnaden planeras en grön utomhusmiljö med rekreativa ytor för personal. Denna yta gränsar mot Sege å och fungerar även som huvudentré till området.

Gestaltningen är utformad för långsiktig hållbarhet. Material och tekniska lösningar ska väljas med hänsyn till livslängd, underhållsbehov och möjligheter till anpassning över tid. Målsättningen är att anläggningen ska kunna stå sig estetiskt och funktionellt över lång tid och samtidigt avspegla samtida arkitektur.



Figur 3. En översiktlig fasadritning som visar hur den föreslagna nya bebyggelsen kan förhålla sig till sin omgivning i placering och form. Vy från Södra stambanan, där aktuellt planområde finns inom rutorna 3 och 4. Den del av depån som planläggs inom Burlövs kommun (Dp 307) syns till vänster, från markerad kommungräns inom ruta 3. Källa: Fojab.



Figur 4. Den översiktliga fasadritningen (figur 3) uppdelad. Källa: Fojab.

Motiv till detaljplanens bestämmelser

Användning av mark och vatten

Kvartersmark

E₁ - Nätstation

Bestämmelsen syftar till att möjliggöra för nätstationer och säkerställa elförsörjning inom planområdet.

T₁ - Järnväg

Användningen motiveras av att möjliggöra spårområde för anslutningar från Södra stambanan till depåområdet.

T₂ - Underhållsdepå för persontåg, personintensiva funktioner tillåts inte

Användningen motiveras av att möjliggöra en underhållsdepå för persontåg inom planområdet och säkerställa minsta rekommenderade säkerhetsavstånd för personintensiva funktioner med hänsyn till risk. Därför medges inte personintensiva funktioner inom 20 meter från närmsta spårmitt. Stödfunktioner som parkering tillåts inom användningsområdet.

T₃ - Underhållsdepå för persontåg

Motivet är att möjliggöra en underhållsdepå för persontåg inom planområdet. Järnvägstrafikens roll i samhället kan på så sätt säkerställas genom att underhåll av fordonen möjliggörs. Området är ett driftområde inom järnvägen. Inom användningen tillåts kontor och parkering som stödfunktion eller komplement till huvudanvändningen.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande

Prickmark - Marken får inte förses med byggnad.

Motivet är att möjliggöra underhåll, drift och skydd av byggnader inom egen fastighet. Den syftar också till att hindra bebyggelse inom riskområde.

Korsmark - Marken får endast förses med komplementbyggnad och anda anläggningar än byggnader.

Motivet är att möjliggöra en befintlig pumpstation och högvattenlucka att vara kvar inom kvartersmarken samt ha utrymme att utvecklas om behov uppstår.

Höjd på byggnadsverk

h_1 - Högsta nockhöjd är 18 meter.

h_2 - Högsta totalhöjd på byggnadsverk är 20 meter, undantaget tekniska anläggningar för lokal energiproduktion.

Motivet är att säkerställa underhållsdepåns funktion i samspel med sin omgivning i form av befintligt industriområde.

Nockhöjd motiveras av att säkerställa bebyggelsens höjd och totalhöjden motiveras av att i viss mån tillåta och i viss mån begränsa möjligheterna till uppstickande byggnadsdelar.

h_3 - Högsta nockhöjd är 3 meter.

h_4 - Högsta totalhöjd på byggnadsverk är 4 meter, undantaget tekniska anläggningar för lokal energiproduktion.

Motivet är att reglera höjden på komplementbyggnader mot Södra stambanan. Nockhöjd motiveras av att säkerställa bebyggelsens höjd och totalhöjden motiveras av att i viss mån

tillåta och i viss mån begränsa möjligheterna till uppstickande byggnadsdelar.

Markens anordnande och vegetation

n_1 - Markhöjande åtgärder får endast genomföras om skyfallsåtgärder har uppförts inom egenskapsområde för m_3 .

Markhöjande åtgärder krävs för att underhållsdepån ska kunna kopplas till Södra stambanan. För att säkerställa att skyfallsåtgärder görs kopplas de till markhöjande åtgärder och marklov för markåtgärder som påverkar markens höjdsättning.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u_1 - Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Motivet är att säkerställa utrymme för allmänna ledningar som behövs för att försörja området.

Skydd mot störningar

m_1 - Inom egenskapsområden markerade med m_1 ska sammanlagt minst 800 kubikmeter skyfallsvatten kunna fördröjas.

Bestämmelsen motiveras av att skyddsåtgärder mot skyfall måste uppföras för att tänkt byggnation ska vara lämplig. Enligt framtagna dagvatten- och skyfallsutredning för denna detaljplan och detaljplan 307 i Burlövs kommun behöver 2 700 kubikmeter skyfallsvatten fördröjas för depåområdet. Området sträcker sig över både Malmö kommun och Burlövs kommun. Det är inte möjligt att ta fram en sammanhängande detaljplan för depån, varför nödvändiga åtgärder måste regleras i respektive kommun. Avsikten med planbestämmelsen är att volymen skyfallsvatten hanteras inom depåområdet, oavsett om det är i Malmö kommun eller

Burlövs kommun. Om olika stor mängd vatten hanteras i respektive kommun är detta i enlighet med bestämmelsens motiv.

m₂ - Mark inom och längs med egenskapsområdet ska finnas tillgänglig för uppförande av eller vara uppförd med skydd mot översvämning och höga havsnivåer.

Bestämmelsen motiveras av att säkerställa att möjlighet finns för att i framtiden uppföra skydd mot höga havsvattennivåer. Åtgärden krävs inte idag, men enligt beräkningar av havsvattennivåer i framtiden kan det komma att krävas i framtiden. Syftet är att reservera mark för dessa åtgärder när de väl behöver genomföras.

m₃ - Inom egenskapsområde markerat med m₃ ska sammanlagt minst 275 kubikmeter skyfallsvatten kunna fördröjas.

Bestämmelserna motiveras av att säkerställa åtgärder för att inte försämra hantering av skyfall för grannfastighet.

Utformning

f₁ - Byggnad ska huvudsakligen förses med vegetationsbeklädda tak.

Motivet är att skapa en gestaltning som bidrar till ekosystemtjänster för närmiljön. Bestämmelsen finns även i detaljplan 307 i Burlöv, för att säkerställa en sammanhängande gestaltning över kommungränserna.

f₂ - Fasad ska huvudsakligen utföras i en rödbrun kulör. Nyans ska inom färgsystemet NCS vara inom svarthet 40-70 och kulörthet 10-20. Kulörton ska vara inom Y60R-Y80R. Övrig del av fasad får utföras i gulbrun kulör. Nyans inom färgsystemet NCS ska vara inom svarthet 20-50 och kulörthet 10-30. Kulörton ska vara inom Y10R-Y30R.

Bestämmelsen motiveras av att underhållsdepån ska samspela väl med den kulturhistoriska miljön inom sockerbruksområdet och skapa en ny årsring för områdets bebyggelse. Bestämmelsen finns även i detaljplan 307 i Burlöv, för att säkerställa en sammanhängande gestaltning över kommungränserna för hela anläggningen.

f₃ - Minst 10 procent av huvudbyggnadens långsida ska förses med fönstersättning med en högsta bröstningshöjd på 2,2 meter.

Motivet är att stärka läsbarheten i den storskaliga bebyggelsens utformning så att dess funktion blir tydlig för förbipasserande och angränsande verksamheter. Syftet är att skapa visuell förståelse för byggnadens användning och dess koppling till järnvägsverksamhet, vilket bidrar till en mer meningsfull upplevelse av platsen. Bestämmelsen finns även i detaljplan 307 i Burlöv, för att säkerställa en sammanhängande gestaltning över kommungränserna.

Utförande

b₁ - Utrymningsmöjlighet ska finnas på skyddad sida i riktning bort från järnvägen.

Motivet är att säkerställa att utrymning kan ske bort från riskkällan om olycka uppstår.

b₂ - Fasader vända mot järnvägen ska utföras i obrännbart material eller som lägst i brandteknisk klass EI 30. Fönster ska utföras som lägst i brandteknisk klass EW 30 och dörrar ska utföras som lägst i brandteknisk klass EI 30-C.

Motivet är att minimera risken för att brand ska uppstå i byggnad vid händelse av olycka.

b₃ - Grundläggning ska utföras i vattentät konstruktion upp till minst +3,5 meter över nollplanet.

Motivet är att säkerställa att underhållsdepån inte översvämmas vid höjda havsvattennivåer.

b₄ - Minst 4 % av marken ska vara genomsläpplig.

Motivet är att säkerställa markens genomsläpplighet som en del i att kunna hantera dagvatten.

b₅ – Grundläggning för nätstation ska utföras i vattentät konstruktion upp till minst +3,2 meter över angivet nollplan.

Bestämmelsen motiveras av att säkerställa nätstationers funktion vid översvämning.

b₆ - Lägsta nivå för färdigt golv ska vara minst +3,5 meter över nollplanet, undantaget nätstation.

Motivet är att säkerställa att underhållsdepån inte översvämmas vid höjda havsvattennivåer.

Utnyttjandegrad

e₁ - Största sammanlagd byggnadsarea inom områden markerade med e₁ är 33 000 m²

Motivet är att möjliggöra en byggrätt till en omfattning som bedöms lämplig utifrån dess tänkta funktion, kringliggande bebyggelse, samt platsens förutsättningar i övrigt.

Bestämmelsens motiveras även av att möjliggöra flexibilitet vid utformningen av bebyggelsen, dess volym och höjd.

Villkor för startbesked

a₁ – Startbesked får inte ges för byggnad förrän åtgärder för fördröjning enligt m₁ har kommit till stånd.

Planbestämmelsen säkerställer att m₁ granskas vid bygglov.

a₂ – Startbesked får inte ges för fyllnadsarbeten eller byggnation förrän markföreningarna har avhjälpats.

Motivet är att säkerställa att de markföreningarna som finns inom planområdet saneras så att marken blir lämplig för sitt ändamål innan byggnation eller markhöjning sker.

a₃ – Startbesked får inte ges för byggnad förrän åtgärder för fördröjning enligt m₃ har kommit till stånd.

Planbestämmelsen säkerställer att m₃ granskas vid bygglov.

Ändrad lovplikt

a₄ – Marklov krävs även för markåtgärder som innebär en betydande försämring av markens genomsläpplighet.

Motivet är att säkerställa att större markåtgärder som innebär en betydande negativ påverkan på markens genomsläpplighet prövas genom marklov. Åtgärder med liten eller obetydlig påverkan på genomsläppligheten kräver inte marklov för att underlätta enklare förändringar.

Sekundära egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u₂ – Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Motivet är att säkerställa utrymme för allmänna ledningar som behövs för att försörja området.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Upphävande av strandskyddet

Strandskydd upphävs.

Motivet är att säkerställa att strandskyddet upphävs på nytt. Strandskyddet har tidigare varit upphävt inom planområdet men måste upphävas på nytt i samband med att marken tas i anspråk genom ny planläggning. Motiv för upphävande finns att läsa i kapitel 3.

Utformning

Utöver högsta angivna totalhöjd medges tekniska anläggningar för lokal energiproduktion.

Bestämmelsen motiveras av att skapa särskilda förutsättningar för lokal energiproduktion, i linje med gällande strategier för energiproduktion i Malmö.

Utförande

Ventilationen ska utföras så att friskluftsintag placeras på skyddad sida eller på tak i riktning bort från järnvägen, samt vara centralt avstängningsbar. Gäller inte parkeringshus eller bebyggelse i skydd av annan bebyggelse med samma eller högre byggnadshöjd.

Bestämmelsen motiveras av att säkerställa skyddsåtgärder mot risk.

Ändrad lovplikt

Marklov krävs även för markåtgärder som påverkar markens höjdsättning.

Syftet är att säkerställa platsens lämplighet för depåverksamhet utifrån Södra stambanans befintliga markhöjder samt för att säkerställa att anläggningen har en

lämplig skyfallshantering utifrån hälsa och säkerhet och kan anpassas till höjda havsnivåer.

Genomförandetid

Genomförandetiden är 120 månader över hela planområdet och börjar gälla från och med att detaljplanen får laga kraft.

Motivet är att säkerställa en genomförandetid som bedöms rimlig utifrån den markanvändning och bebyggelse som detaljplanen medger.

3. Förutsättningar och konsekvenser

I detta avsnitt beskrivs de avvägningar som gjorts i detaljplanen utifrån en tematisk indelning.

Utifrån olika aspekter beskrivs planeringsförutsättningarna samt konsekvenserna av detaljplanens genomförande. Här framgår också hur kommunen har bedömt lämpligheten på en detaljerad nivå.

Allmänna intressen

Elektromagnetiska fält

Nuläge

Spårområden avger elektromagnetiska fält.

Konsekvenser

Nätstationer är möjligt att uppföra inom användningen Trafikändamål. Eftersom nätstationerna inom depåområdet eventuellt kommer försörja andra verksamheter planläggs det även för Nätstation som är avsedda för allmännyttigt ändamål. Säkerhetsavstånd till dessa säkerställs i bygglovsskedet.

Elektromagnetiska fält från spårområdena avtar snabbt och de skyddsåtgärder som regleras med anledning av risk bedöms vara tillräckliga. Säkerhetsavstånd säkerställs i bygglovsskedet.

Bebyggelse, stads- och landskapsbild

Nuläge

Planområdet består idag av industribebyggelse. Bebyggelsen består av fem storskaliga byggnader med till störst del hårdgjorda ytor runtomkring. Fastigheterna Spillepengsmarken 5, 7 och 8 inom planområdet ansluter alla i dag till Strömgatan.

Konsekvenser

För att möjliggöra den föreslagna bebyggelsen enligt detaljplanen krävs att samtliga befintliga byggnader inom fastigheterna Spillepengsmarken 5, 7 och 8 rivs. Byggnaderna utgör äldre industribebyggelse av lågt byggnadstekniskt och kulturhistoriskt värde.

Planförslaget möjliggör järnväg och underhållsdepå för persontåg. En stor depåbyggnad planeras att placeras tvärgående över de befintliga fastigheterna Spillepengsmarken 5, 7 och 8. Ytterligare en depåbyggnad planeras inom planområdet för Dp 307 i Burlövs kommun. Föreslagen bebyggelsestruktur kommer att upplevas som en visuell barriär i landskapsbilden då anläggningen som helhet placeras längs med Södra stambanan och dess längd är cirka 900 meter. Placeringen av anläggningen i anslutning till södra stambanan är positiv för stadsbilden då den inordnar sig väl mellan stambanan och befintligt industriområde.

Depåns inverkan på stadsbilden kommer med stor sannolikhet främst att upplevas från Södra stambanan. Byggnaderna bedöms uppfattas som sammanhängande, eftersom flera byggnadskroppar kommer att placeras i höjd med stambanans nivå över havet och med långsida mot banvallen.



Visualisering av hur depåerna kan se ut. Byggnaden till vänster möjliggörs i denna detaljplan, och byggnaden till höger möjliggörs i Dp 307 i Burlövs kommun.

Vattenområden och Strandskydd

Nuläge

Vattenområden

Planområdet gränsar i sydväst till Sege å vattenområde. Inom vattenområdet finns träd och buskage och även en serviceväg till järnvägsanläggningen Södra stambanan mellan planområdet och Sege å.

Strandskydd

Enligt miljöbalkens 7 kapitel 13 § gäller strandskydd vid havet och vid insjöar och vattendrag. Eftersom detta förslag till detaljplan ersätter en tidigare detaljplan innebär detta (i enlighet med miljöbalken 7 kapitlet 18 g §) att strandskyddet återinträder och måste prövas på nytt.

Omdragning av Sege å har skett sedan befintligt industriområde på platsen byggdes ut enligt detaljplan PL621, från 1961. Detta skedde i samband med att Inre ringvägen byggdes ut. Vattendraget ändrades då till att ledas precis i anslutning till planområdets sydvästra gräns. Allmänheten har idag tillträde till vattenområdet vid Sege å, utanför detaljplaneområdet. Det område där strandskyddet återinträder inom planområdet utgörs av hårdgjorda ytor för industriändamål och är inte tillgängligt för allmänheten.

Konsekvenser

Vattenområden

Planområdet omfattar inte Sege å eller naturområdena närmast ån. Detaljplanens genomförande kommer att ha en inverkan på vattenområdet med anledning av att skyfallsvatten vid behov kan behöva ledas ut i Sege å. En förbättring jämfört med nuvarande förhållande kommer ske då stor del av skyfallsvattnet kommer kunna fördröjas inom planområdet för

att senare avledas till dagvattennätet. Vattenområdet och dess naturområde bedöms inte komma att påverkas negativt av detaljplanens genomförande.

Markanvändningen ändras från industri till trafikändamål. För att möjliggöra underhållsdepån kommer eventuella markföroreningar att saneras för mindre känslig markanvändning. Detta bedöms ha en positiv inverkan på vattenområdet samt grundvattenförekomsten på längre sikt.

Strandskydd

Strandskyddet återinträder i samband med planläggningen och upphävs åter med bestämmelsen *a₁ - strandskydd är upphävt*. Förslaget bedöms inte påverka allmänhetens tillgänglighet till strandområdet då det fortsatt kommer att vara möjligt för allmänheten att passera mellan strandlinjen och de planerade anläggningarna genom en cirka 13 meter fri passage längs Sege å.

Upphävandet motiveras av följande särskilda skäl som anges i miljöbalken 7 kapitlet 18 c §:

- Redan ianspråktaget område
- Angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför planområdet

Redan ianspråktaget område

Området har redan tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften.

Angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför planområdet

Järnvägsdepån utgör ett angeläget allmänt intresse för att säkerställa kapacitet och funktion inom det regionala och nationella järnvägssystemet. En lokaliseringsutredning (Tyréns, 2024) har prövat 20 olika platser inom och utanför

Malmö. Majoriteten har avfärdats på grund av bristande kapacitet, oförenlighet med planföresättningar, höga anslutningskostnader, eller negativ påverkan på omgivning och tågtrafik.

Av de kvarvarande alternativen bedöms endast området i Burlöv/Malmö som fullt genomförbart för både regional- och fjärrtågstrafik. Området har flera fördelar: befintlig industrimark, god järnvägskapacitet och befintliga spår. Möjliga negativa effekter, som ljusföroreningar, bedöms kunna hanteras med riktade åtgärder.

Sammantaget finns inga andra lokaliseringar som kan tillgodose behovet utan att innebära större påverkan eller förlora funktionalitet. Strandskyddet föreslås därför upphävas inom planområdet för att möjliggöra etableringen av järnvägsdepån. För fullständig analys hänvisas till lokaliseringsutredningen (Tyréns, 2024).



Figur 5. De fem lokaliseringsalternativ som studerades i Lokaliseringsutredning för ny depå i Malmöområdet efter att ytterligare 15 alternativ hade sorterats bort i ett tidigt skede.

Trafik och parkering

Nuläge

Angöring

Planområdet nås idag huvudsakligen via Strömgatan i öster, med anslutning från Ågatan och vidare koppling till Lundavägen. Detta utgör den primära angöringen till området.

Fastigheten Arlöv 22:191 som innefattar det nedlagda sockerbruket i Burlövs kommun har i dagsläget tillfart via ett servitut över fastigheten Spillepengsmarken 8, vilket möjliggör anslutning till Strömgatan genom planområdet för denna detaljplan.

Gång- och cykeltrafik till planområdet angör från både Ågatan och Strömgatan. Det finns en gång- och cykelväg längs Lundavägen som knyter an till det övergripande gång- och cykelvägnätet, med förbindelser mot centrala Malmö, Arlöv/Burlöv och vidare mot Lund.

Söder om planområdet löper Sege å, där ett framtida regionalt cykelstråk är utpekad i kommunens översiktsplan. Stråket är i dagsläget inte utbyggt men planeras att utvecklas i ett senare skede som del i det regionala cykelnätet.

Järnväg

Planområdet avgränsas av Södra stambanan i väster med hög trafikering av både gods- och persontågstrafik.

Kollektivtrafik

Lundavägen trafikeras av busslinjen 130 Malmö - Lund. Bussen stannar vid hållplatsen Malmö Ågatan, 260 meter från planområdet.

Bil- och cykelparkering

Bilburna besökare till den nuvarande verksamheten inom planområdet parkerar i anslutning till respektive verksamhet men även markparkering på allmän plats på Strömgatan och Ågatan.

Konsekvenser

Angöring

Trafik till och från anläggningen kommer att ske via Ågatan och Strömgatan (gula linjen i figur 6). Detta gäller såväl persontransporter som godstransporter och avfallshantering. Även cyklister och fotgängare angör via Strömgatan.

Därutöver finns möjlighet till angöring via befintligt servitut, genom fastigheten Kirseberg 31:53. Räddningstjänst kan även angöra planområdet norrifrån, via befintlig väg över Nordic Sugars fastighet (se markerad väg i figur 6.).

Planförslagets genomförande kommer innebära ett något ökat antal transporter kring fastigheten, liksom fler oskyddade trafikanter i rörelse. Anläggningen kommer bemannas hela dygnet (treskift) och det totala personalbehovet bedöms till 300 personer varav cirka 150 personer kommer bemanna anläggningen dagtid, vilket också är det skift där flest bedöms vara på plats samtidigt.

Utifrån att 300 personer kommer ta sig till och från anläggningen kan detta utgöra cirka 600 fordonsrörelser till och från anläggningen per dygn. Då dagens verksamheter avvecklas och ny verksamhet tillkommer på platsen bedöms befintlig trafiklösning vara fungerande även efter detaljplanens genomförande. Med två kopplingar till Lundavägen, både genom Ågatan och Strömgatan är kommunens bedömning att trafiken till och från anläggningen inte kommer inverka negativt på trafiksituationen i närområdet.

Sammantaget bedöms påverkan på den övergripande trafiksituationen i området vara begränsad. Vid eventuell ombyggnad av den allmänna platsen kring kvarteret behöver möjligheten att röra sig på ett trafiksäkert sätt tas i beaktande.

Järnväg

För att möjliggöra trafikering av depån kommer en ny spåranslutning att etableras från Södra stambanan. Detta innefattar nya växlar och spårdragningar i västra delen av planområdet inom fastigheten Järnvägen 1:1. Åtgärderna samordnas med Trafikverket och bedöms inte påverka kapaciteten eller säkerheten på Södra stambanan negativt.

Bil- och cykelparkering

Bilparkering för anställda och övriga besökare ska anordnas i enlighet med kommunens mobilitets- och parkeringspolicy. Det gemensamma parkeringsbehovet för denna detaljplan och Dp 307 i Burlövs kommun är beräknat utifrån att 150 personer bedöms vara på plats samtidigt. Enligt Malmö stads gällande mobilitets- och parkeringspolicy behöver bilparkeringsplatser anordnas för 30% av de 150 personer som är på plats samtidigt. Minst 45 bilparkeringsplatser bedöms behöva finnas för att tillgodose anläggningens behov.

Hela anläggningens parkeringsbehov (både inom Malmö och Burlöv) kommer sannolikt att samlokaliseras i ett parkeringshus inom kvartersmark som möjliggörs i denna detaljplan då primär angöring till anläggningen förläggs hit.

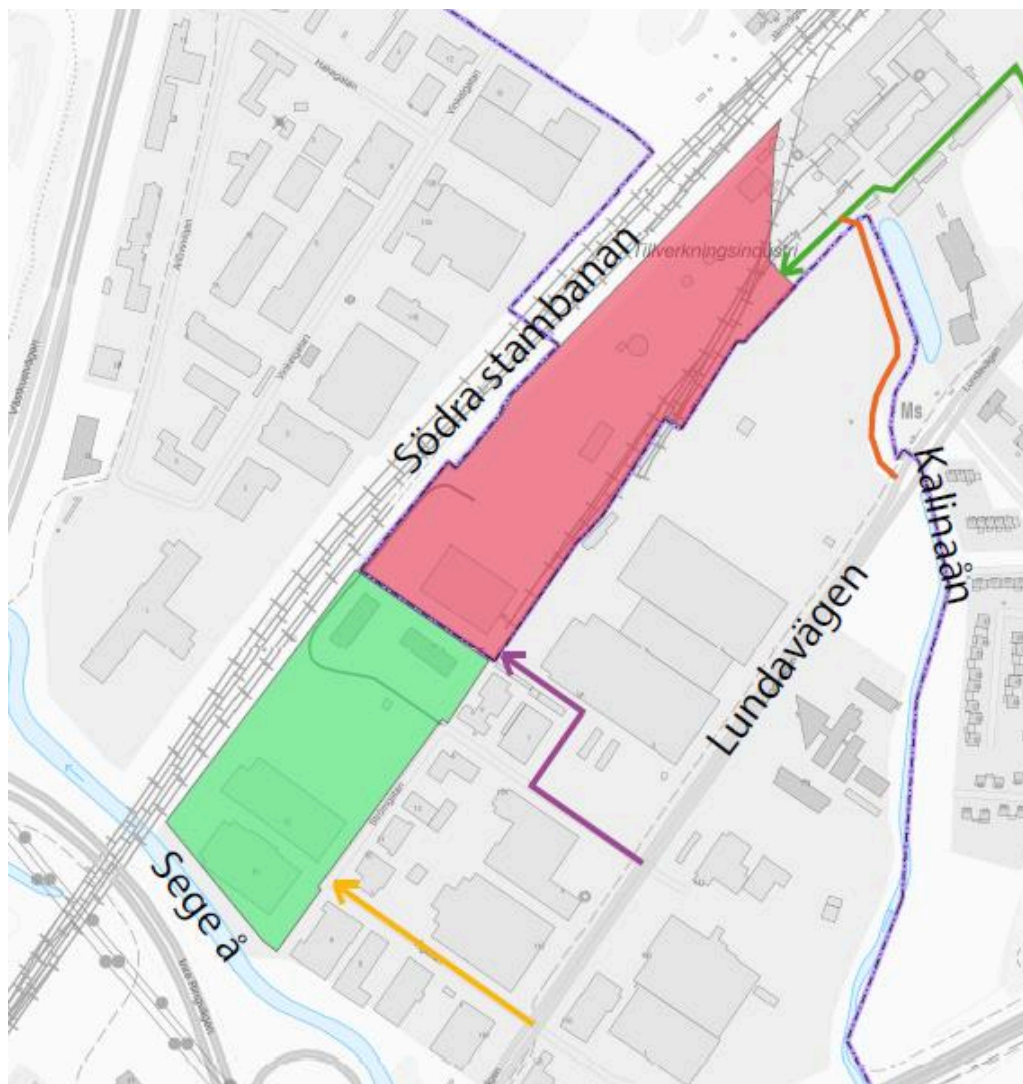
Parkering för rörelsehindrades fordon (PRH) kommer att anordnas på kvartersmark inom 25 meter från tillgänglig och användbar entré.

Cykelparkering för anställda ska anordnas i enlighet med kommunens mobilitets- och parkeringspolicy.

Parkeringsbehovet är beräknat utifrån 150 personer. Enligt gällande mobilitets- och parkeringspolicy behövs

cykelparkeringsplatser anordnas åt 30% av de 150 personer som är på plats samtidigt. 45 stycken cykelparkeringsplatser bedöms som ett minimum behöva finnas för att tillgodose anläggningens behov. Behovet avses lösas inom kvartersmark.

Det framtida behovet av parkeringsplatser kan komma att förändras, men bedöms kunna hanteras inom planområdet.



Figur 6. Angöring till planområdena i Malmö kommun (grönt område) och Burlövs kommun (rött område) kommer att ske från söder via Strömgatan (gul pil). Den lila pilen visar på möjlig angöring via servitut och den gröna pilen visar alternativ väg som räddningstjänsten kan använda.

Naturvärden

Nuläge

En naturvärdesinventering har genomförts (Tyréns, 2024) med tilläggen kartläggning av naturvärdesträd, detaljerad redovisning av artförekomst, fördjupad artinventering av den fridlysta kärlväxten klotullört och kartläggning av biotoper som omfattas av skydd enligt 7 kapitlet 11 § miljöbalken och 5 § förordning om områdesskydd (FOM, 1998:1252) (generellt biotopskydd). Inventeringen visar att förutsättningarna för biologisk mångfald är låga inom planområdet. De kartlagda naturvärdena i anslutning till planområdet består av skyddsvärda träd vid kommungränsen i Burlövs kommun, samt fynd av enstaka plantor av den fridlysta växtarten klotullört. Ett fåtal träd faller inom kategorin särskilt skyddsvärda träd. Mer om inventeringen och bedömningen av naturvärdena går att läsa i bilagan miljökonsekvensbeskrivning.

Trädraden med skyddsvärda träd inom Dp 307 i Burlövs kommun är planterad, men uppfyller inte kriterierna för att omfattas av det generella biotopskyddet för allé eftersom den inte står längs en väg eller det som tidigare varit en väg.

Konsekvenser

Planförslaget innebär att stora delar av ytorna där klotullört finns hårdgörs eller bebyggs. Kombinerat med planförslaget i Burlöv påverkas stora delar av ytorna där klotullört förekommer. Det bedöms dock inte som sannolikt att bevarandestatusen för klotullört påverkas negativt om artens förekomstlokaler skulle minska inom planområdena. Klotullört är ettårig och bedöms ha en god spridningsförmåga lokalt vilket underlättar återetablering. Så länge förutsättningarna i form av ruderatmarker med regelbunden markstörning finns

kommer arten att återetablera sig. Det bedöms därmed inte föreligga någon risk att artens bevarandestatus påverkas negativt av planerade åtgärder.

Eftersom planförslaget bedöms bibehålla spridningsmöjligheterna och återetableringsmöjligheterna för arten blir goda görs bedömningen att arten i framtiden får goda förutsättningar för att åter spridas inom depåområdet. Eftersom depån är en samhällsviktig funktion bedöms det som lämpligt och möjligt att ansöka om dispens från artskyddsförordningen. Dispens är en förutsättning för genomförandet av del av detaljplanen. Ansökan om dispens görs av fastighetsägaren.

Förslaget bedöms inte försämra livsvillkoren för djur- och växtlivet på land och i vatten. Mestadels av marken inom planområdet är idag hårdgjord. Förbättring kan ske då planområdet förses med bestämmelser som begränsar andel hårdgjord yta.

Påverkan på träd inom angränsande detaljplan Dp 307 redovisas i planbeskrivningen för den detaljplanen.

Topografi

Nuläge

Planområdet och dess närmaste omgivning är relativt flackt och ligger generellt lågt i förhållande till havsnivån. Enligt geoteknisk utredning (AFRY, 2024) varierar befintlig markhöjd inom malmödelen mellan +2,4 och +2,8 meter över havet (höjdsystem RH2000). I södra delen, mot Sege å och Strömgatan, ligger marknivån omkring +2,4 meter, medan något högre nivåer förekommer i väster, i närheten av Södra stambanan.

Konsekvenser

Planförslaget reglerar inte markhöjder. För att underhållsdepån ska fungera tekniskt krävs att spårområden och byggnader anläggs med små höjdskillnader och i nära nivå med Södra stambanans spår. Detta för att möjliggöra säkra in- och utväxlingar av upp till 200 meter långa persontåg.

Vid genomförande av planen föreslås därför att marknivåerna inom området höjs till cirka +3,4 till +3,6 meter över havet, vilket ger tekniskt mer lämpliga förhållanden för spårdragning.

Eftersom höjdbehovet är beroende av Södra stambanans befintliga och framtida nivåer samt teknisk detaljprojektering, bedöms det inte ändamålsenligt att reglera markhöjder i detaljplanen. Detta för att behålla flexibilitet och undvika att låsa anläggningen vid en viss höjd om förutsättningarna i anslutande infrastruktur förändras.

Teknisk infrastruktur

Nuläge

El

Anslutningspunkter för elförsörjning för befintliga fastigheter återfinns idag vid Strömgatan.

Fjärrvärme

Det finns en befintlig fjärrvärmeledning som löper genom planområdet. Möjlighet att ansluta till fjärrvärmenätet finns idag i Strömgatan.

Fiber

Tillgång till fiber finns i Strömgatan. En befintlig fiberkabel löper även genom planområdet.

Gas

För planområdet finns befintlig tillgång till gas som energikälla från Nordion, via Strömgatan. Det finns en befintlig gasledning som löper genom planområdet.

VA

Befintliga fastigheter inom planområdet har idag sina servisanslutningar för vattenförsörjning och spillvatten i Strömgatan.

Dagvatten

Dagvattenservis finns i Strömgatan.

Avfallshantering

Avfallshanteringen löses i enlighet med gällande renhållningsordning 2021–2030 för Burlövs kommun och Malmö stad inom befintliga fastigheter i planområdet.

KonsekvenserE

Anslutningspunkter till elnätet kommer fortsatt finnas tillgängligt vid Strömgatan. Kontaktledningar för spårområde kommer anslutas genom Trafikverkets kontaktledningsnät från Järnvägen 1:1.

Underhållsdepån är i behov av flertalet nätstationer. Nätstationer är möjligt att uppföra inom användningen Trafikändamål. Säkerhetsavstånd till dessa säkerställs i bygglovsskedet. Eftersom nätstationerna inom depåområdet eventuellt kommer att försörja andra verksamheter planläggs det inom stora delar av planområdet även för Nätstation som är avsedda för allmännyttigt ändamål. Anläggningen kräver flexibilitet kring placering av dessa.

Fjärrvärme

Planområdet kan fortsatt anslutas till fjärrvärmenätet och befintliga fjärrvärmeledningar. Befintlig fjärrvärmeledning som

löper genom planområdet planeras att läggas om vid genomförandet för att placeras i ett gemensamt ledningsstråk för gas, fiber och fjärrvärme.

Fiber

Befintliga fiberledning som löper genom planområdet planeras att läggas om vid genomförandet för att placeras i ett gemensamt ledningsstråk för gas, fiber och fjärrvärme.

Gas

För planområdet finns fortsatt tillgång till gas som energikälla från Nordion, via Strömgatan. Befintlig gasledning som löper genom planområdet planeras att läggas om vid genomförandet för att placeras i ett gemensamt ledningsstråk för gas, fiber och fjärrvärme.

VA

Vid genomförandet av detaljplanen kommer befintliga byggnader att rivas. Ny bebyggelse ansluter vatten och avlopp vid anvisad servis i Strömgatan.

Dagvatten

Dagvattenservis kommer finnas tillgängligt i Strömgatan.

Avfallshantering

Avfallshanteringen ska lösas i enlighet med gällande Renhållningsordning 2021–2030 för Burlövs kommun och Malmö stad.

Kulturmiljö och arkeologi

Nuläge

Enligt Riksantikvarieämbetets Fornsök finns inga fornlämningar inom planområdet. Det finns inga utpekade kulturhistoriska värden inom planområdet.

Detaljplan 307 i Burlövs kommun ansluter direkt till sockerbruksbebyggelsen som är utpekad som riksintresse för kulturmiljövård, M77 Burlöv. Riksintressets motiv innefattar

den industrimiljö som sockerbruket utgör. Planområdet för denna detaljplan är väl avskilt från riksintresset.

Konsekvenser

Befintlig industribebyggelse rivs och ersätts av den nya verkstadsdepån med tillhörande funktioner. Eftersom anläggningen ska ses som en helhet med detaljplan 307 i Burlövs kommun har miljökonsekvenser bedömts sammantaget för hela anläggningen. Bedömningen är att planområdet för denna detaljplan är avskilt och att ingen direkt påverkan sker på riksintresset. Utformningen regleras i båda detaljplanerna med utformningsbestämmelse för kulörval av fasadmateriäl. Detta görs för att anläggningen som helhet ska knyta an till sockerbrukets bebyggelse, norr om detaljplan 307 i Burlövs kommun. Bedömningen är att planförslaget inte påtagligt skadar riksintresset för kulturmiljövård.

Miljökvalitetsnormer för luft

Nuläge

Enligt Malmö stads kartläggning av luftmiljö från 2021 ligger planområdet i intervallet 7-12 mikrogram per kubikmeter årsmedelvärde för kvävedioxid.

Konsekvenser

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra någon risk för att miljökvalitetsnormerna för luft överskrids. Planförslaget innebär att befintlig industriverksamhet med potentiella utsläpp ersätts med depåverksamhet, vilket bedöms ha en positiv inverkan på luftkvaliteten. Den nya användningen medför inte någon ökning av trafik jämfört med den trafikmängd som möjliggörs enligt gällande detaljplan.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Miljökvalitetsnormer (MKN) för vatten beskrivs även i miljökonsekvensbeskrivningen (Tyréns, 2025).

Nuläge

Planområdet gränsar till ytvattenförekomsten Sege å, Havet-Torrebergsbäcken (WA76525489) vars ekologiska status i nuläget bedöms som otillfredsställande. Miljökvalitetsnormen för ytvattenförekomsten har god ekologisk status med flera undantag i form av tidsfrister, i detta fall år 2027 och 2033. Tidsfrister ges för att ge tid till att vidta åtgärder eller för att vidtagna åtgärder ska få mätbar effekt i naturen. Det är av tekniska skäl inte möjligt att uppnå god status tidigare än dessa år.

Avseende kemisk ytvattenstatus ska god status nås 2027, med undantag för bromerade difenyletrar, kvicksilver och kvicksilverföreningar.

Marken och grundvattnet inom planområdet är förorenat av tidigare industriverksamhet, vilket kan ha påverkan på vattenförekomsten i nuläget.

Dagvatten från planområdet avvattnas till kommunala anslutningsserviser i Strömgatan, samt till Trafikverkets kulvert längs Södra stambanan som slutligen rinner ut i Sege å och Öresund. Avrinning från de hårdgjorda ytorna i planområdet sker till befintliga dagvattenbrunnar. Avrinning från gata sker till befintligt kommunalt ledningsnät.

Slutlig recipient är havet (Öresund). Den vattenförekomst som berörs är "Södra Öresunds kustvatten". Vattenförekomsten har idag måttlig ekologisk status på grund av för hög näringsbelastning och den kemiska statusen uppnår ej god. God ekologisk status ska nås 2039 och god kemisk ytvattenstatus ska nås 2027.

Konsekvenser

Planområdet omfattar inte Sege å eller natuerytorna närmast ån och påverkar inte regleringen av denna.

Genomförandet av planen innebär att markanvändning ändras från industri till trafikändamål. Förorenad mark kommer att avlägsnas från platsen och transporteras bort. Detta bedöms minska föroreningarna till Sege å och grundvattenförekomster och planförslaget bedöms ge en liten positiv inverkan på miljökvalitetsnormen på längre sikt. Dagvatten kommer fortsatt att avvattnas till kommunalt anvisad dagvattenservis i Strömgatan. Minskad andel dagvatten kommer enligt förslaget avvattnas till Trafikverkets kulvert mot Södra stambanan. Innan dagvatten släpps till anvisad servis ska det renas i makadambäddar inom spårområdet som förläggs i Burlövs kommun. Vattenkvaliteten bedöms således inte påverkas i samband med planförslagets genomförande. Eventuell förbättring kan ske eftersom förorenade ytor ska saneras innan utbyggnad av planförslaget.

Sammantaget bedöms ett genomförande av detaljplanen inte medföra någon risk för försvårande av att uppnå mål för miljökvalitetsnormer för ytvatten och grundvatten.

Skyfall

Nuläge

Planområdet är lågt beläget, relativt flackt och saknar i dagsläget fungerande skyfallshantering. Vid skyfall rinner vatten främst in från öster via Strömgatan och från norr via lågpunkter på angränsande fastigheter. Större delen av vattnet samlas i planområdets södra delar. Vid 20-årsregn med dagens höjdsättning uppstår ansamlingar om upp till 30 centimeter djupa vattenlager. Vid 100-årsregn kan vattennivåerna i lågpunkterna överskrida 0,5 meter.

Området har en tydlig mottagarfunktion för skyfallsvatten från omgivande bebyggelse. Bristen på fungerande avledning innebär att ytvattnet blir stående under längre tid.

Konsekvenser

För att möjliggöra planerad bebyggelse och funktion krävs att skyfallsflöden hanteras kontrollerat inom kvartersmark. En samlad systemlösning för skyfallshantering har tagits fram (WSP, 2025), vilken omfattar hela underhållsdepån – både inom Malmö stad och Burlövs kommun (Dp 307).

Skyfallsvolymer har beräknats utifrån ett 100-årsregn med 6 timmars varaktighet enligt Svenskt Vatten P104, med en klimatfaktor på 1,3 för att ta hänsyn till framtida klimatförhållanden. Den totala erforderliga skyfallsvolymen för hela anläggningen uppgår till cirka 2 700 kubikmeter.

Skyfallshanteringen föreslås baseras på en kombination av tekniska och topografiska lösningar:

- Fördröjning i makadambäddar under spårområdet norr om planområdet (i Burlövs kommun).
- Ytavledning i sänkta ytor inom kvartersmark i planområden i båda kommunerna.
- Möjlighet till kontrollerad bräddning till Sege å i extrema situationer.

Inom planområdet i Malmö behövs en fördröjningsvolym på cirka 800 kubikmeter säkerställas. Denna volym baseras på att det totalt för Burlöv och Malmö sammanhängande behöver fördröjas cirka 1 500 kubikmeter inom den ytavledning som föreslagits i systemlösningen. Av denna volym föreslås 800 kubikmeter fördröjas i Malmö. En 0,2 meter sänkt yta i förhållande till omgivande marknivå har visats vara möjlig som en del i fördröjning av skyfallsvatten innan det leds vidare till makadambäddar i Burlövs kommun och avvattnas till VA-nätet i Strömgatan.

Ändrad lovplikt införs i plankartan vilket gör att markåtgärder som påverkar höjdsättningen kräver marklov. Denna kontrollfunktion säkerställer en fungerade skyfallshantering över tid.

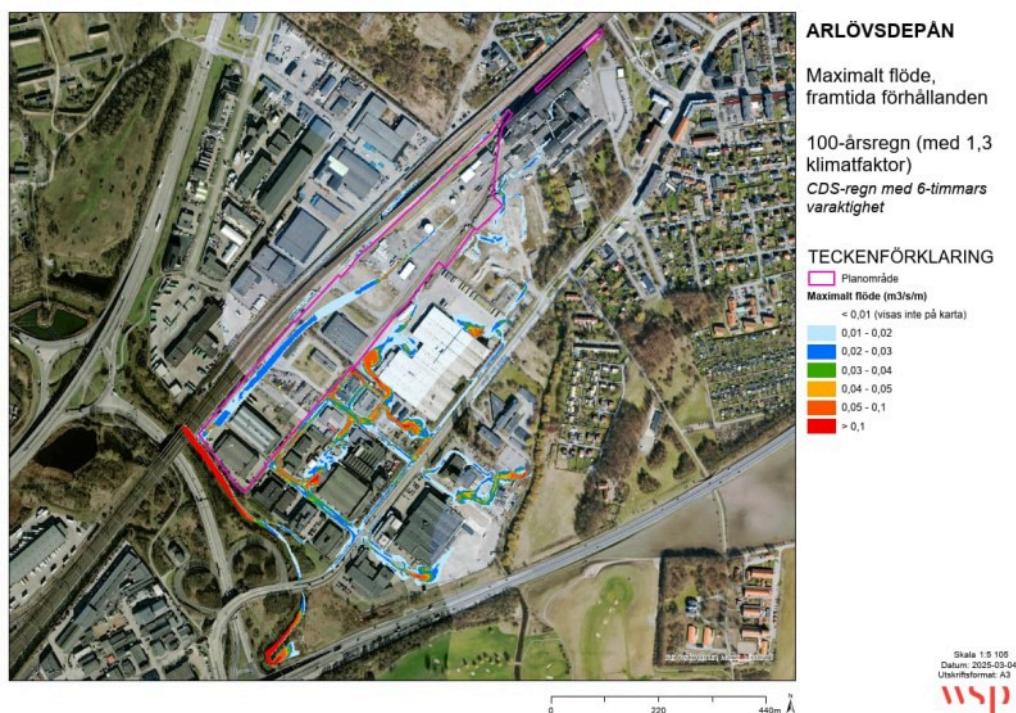
Skyfall kan ytavledas till de makadambäddar som anläggs i Burlövs kommun för spårområde till depån. Dessa antas kunna ta emot minst 500 kubikmeter under ett skyfall. Detta ger möjlighet att även avlasta malmödeln vid skyfall. Vid skyfall kan dagvattnet bli stående längre än normalt, vilket är accepterat under extrema regnsituationer. Överkapacitet i föreslagna makadambäddar gör att detta inte innebär någon påverkan på skyfallslösningen.

För att förhindra okontrollerad avrinning till Sege å föreslås en fysisk förhöjning, till exempel kantstöd eller tröskel, som styr vattnet mot avvattningssystemet i Burlöv. Dagvatten leds vidare via gallerbrunnar till VA Syd:s nät i Strömgatan, vilket är dimensionerat för att klara utflöden motsvarande ett 10-årsregn.

Vid skyfall som överskrider 100-årsnivån kan bräddning till Sege å motsvarande 700 kubikmeter bli nödvändig. Detta ses som en nödgärd och utgör inte en del av den dimensionerande lösningen.



Figur 7. Exempel på åtgärder för dagvatten, skyfall och höga flöden inom denna detaljplan och detaljplan 307 i Burlövs kommun. "Fördröjningsvolym" är åtgärder för att avhjälpa skyfallsvatten för intilliggande fastigheter.



Figur 8. Maximalt flöde vid 100-årsregn med utformning enligt planförslaget.

Källa. WSP (2025)

Vid framtida genomförande av detaljplanen ökar risken för översvämning på angränsande fastighet Spillepengsmarken 2, öster om planområdet. För att motverka detta ska en skyfallsränna anläggas inom kvartersmark i östra delen av planområdet, i anslutning till Strömgatan.

Skyfallsrännan ska dimensioneras för att kunna hantera en volym på 275 kubikmeter vid skyfall, i enlighet med dagvatten- och skyfallsutredningen (WSP, 2025).

Anläggningen ska vara färdigställd innan startbesked för byggnation kan medges. Åtgärden säkerställer att skyfallsflöden hanteras inom planområdet och bidrar till att minska påverkan på angränsande fastigheter till en acceptabel nivå.

Geotekniska förhållanden

Nuläge

En översiktlig geoteknisk utredning har genomförts.

Jorddjupet till berg bedöms vara mellan 10 och 20 meter.

Under markytan förekommer fyllnadsmassor av varierande

sammansättning ovanpå naturliga jordlager av sand, silt samt ler-/ och siltmorän. Närmast Södra stambanan förekommer lokalt inslag av mulljord och gyttja.

Marken bedöms ha tillfredsställande stabilitet. Med undantag för de organiska jordlagren är sättningsbenägenheten måttlig, och eventuella sättningar väntas utvecklas momentant. Det finns dock en viss risk för differenssättningar på grund av variationer i jordlagerföljd och mäktighet.

Grundvattenytan har uppmätts till cirka 1-2,5 meter under marknivå, vilket innebär att schakt under denna nivå kan medföra inströmmande vatten. Området klassificeras som normalriskområde med avseende på radon.

Ingen skadlig erosion har konstaterats i Sege å, som gränsar till planområdet i söder.

Konsekvenser

Planerade byggnader kan grundläggas med platta eller kantförstyvad platta på fast mark, under förutsättning att undermålig fyllning ersätts. Grundläggningen ska även förses med frostskydd och dränering enligt gällande krav.

Radonskydd ska tillämpas vid uppförande av nya byggnader.

Vid schaktnings- och packningsarbeten ska hänsyn tas till vibrationer och andra markrörelser som kan påverka närliggande byggnadsverk. Grundvattennivåer ska inte sänkas permanent utan vidare utredning.

Markföroreningar

Nuläge

En översiktlig miljöteknisk markundersökning (Breccia, 2024) har genomförts inom planområdet (Spillepengsmarken 5, 7 och 8) för att klarlägga föroreningssituationen.

Undersökningen omfattade provtagning av jord, asfalt och grundvatten.

I ett jordprov (provpunkt Br2411) uppmättes en förhöjd halt av barium som överskrider Naturvårdsverkets generella riktvärde för mindre känslig markanvändning (MKM). Föroreningen är lokaliserad till det ytliga jordlagret (0–0,3 meter under mark) och är inte avgränsad i djupled.

I grundvattnet noterades förhöjda halter av arsenik, benso(a)pyren, summa PAH 4 samt PFAS (summa PFAS 7) i tre provpunkter (Br2407, Br2410 och Br2414). Halterna bedöms som måttligt förhöjda, och risken för spridning till Sege å eller påverkan på människors hälsa bedöms som låg. Inga föroreningar av stenkolstjära påträffades i analyserade asfaltprover.

Föroreningssituationen innebär inte något akut åtgärdsbehov, men vidare undersökning och avgränsning rekommenderas i samband med planerad bebyggelse för att säkerställa att marken kan hanteras och användas på ett säkert sätt.

Enligt en inventeringsrapport från WSP (2005) har PCB påträffats i fogmassor i lokalerna på fastigheten Spillepengsmarken 5. Omkringliggande mark är asfalterad och har utifrån flygbilder varit det sedan 1975 eller tidigare. Det är därför inte troligt att spridning av PCB från byggnaden till markmiljön har skett i någon större utsträckning. Byggnaden sanerades 2015.

Sammantaget görs bedömningen att det inte finns något akut åtgärdsbehov avseende någon av de påträffade föroreningarna.

Konsekvenser

Detaljplaneförslaget innebär att befintliga byggnader inom planområdet rivs och att järnvägsdepån byggs istället. Därmed kommer tekniska schakt att utföras. I samband med

detta forslas markföroreningar bort och transporteras till godkänd mottagare. Eftersom förorenad jord kommer att avlägsnas från platsen och transporteras bort, bedöms genomförandet av planförslaget medföra positiva konsekvenser för miljön och hälsa med hänsyn till den minskade föroreningsbelastningen från området. Inom planområdet kommer föroreningen av barium att tas bort i form av tekniskt schakt för att bygga tänkt infrastruktur.

Med anledning av att barium förekommer i en provpunkt där det idag är markupplag reglerar plankartan avhjälpandeåtgärder för att säkerställa markens lämplighet. Planbestämmelser villkorar att startbesked inte får ges för marklov eller byggnation förrän markföroreningar har avhjälpits. Reglerad användning motsvarar mindre känslig markanvändning (MKM), och det bedöms vara realistiskt och genomförbart att sanera den ytliga jorden till mindre känslig markanvändning.

Omgivningsbuller

Nuläge

Planområdet är idag påverkat av höga bullernivåer från Södra stambanan, som utgör den västra gränsen för området. Stambanan trafikeras intensivt av både gods- och persontåg, vilket genererar betydande ljudnivåer dygnet runt. Planområdet i sig är i nuläget bebyggt med verksamheter, och det förekommer inga etablerade bullerkällor inom området utöver omgivande väg- och järnvägstrafik.

Konsekvenser

Trafikbuller

Upphov till buller har utretts i miljökonsekvensbeskrivningen (Tyréns, 2025). Mer information finns i miljökonsekvensbeskrivning.

I samband med planens genomförande anläggs nya byggnadsvolymer inom depåområdet, bland annat verkstadshallar. Dessa byggnader placeras i nära anslutning till Södra stambanan. Bullerutredningen i miljökonsekvensbeskrivningen (Tyréns, 2025) visar att dessa byggnader får en skärmande effekt mot den omgivande miljön.

Det innebär att trafikbuller från Södra stambanan minskar vid närliggande bostäder, särskilt i områdena öster om järnvägen. Planförslaget bidrar därmed till förbättrade ljudmiljöer för vissa närliggande bostäder, även om området som planläggs fortsatt kommer att exponeras för buller.

Bullerberäkningar har genomförts för prognosåret 2045, med ett antagande om totalt 637 tåg per dygn på Södra stambanan. Bullerskyddsåtgärder i form av byggnadsvolymer och placering anses tillräckliga för att hantera buller från järnväg i förhållande till omkringliggande bebyggelse.

Verksamhetsbuller

Verksamheten inom depån omfattar underhåll av eldrivna tåg och bedrivs inomhus i slutna hallar, vilket innebär att byggnaderna i sig inte ger upphov till buller. Buller från verksamheten är främst kopplat till rörelser med fordon utomhus, in- och utväxling samt viss ljudalstring från uppställda tågset, exempelvis fläkt- eller kylsystem.

Anläggningen är planerad för treskiftsdrift, vilket innebär aktivitet dygnet runt. I bullerberäkningarna har hänsyn tagits till både dygnets olika timmar och bullerkällornas karaktär. Genomförd bullerutredning visar att Naturvårdsverkets riktvärden för verksamhetsbuller uppfylls vid närliggande bostäder.

Sammantaget bedöms den framtida verksamheten inom planområdet inte medföra en negativ påverkan på omgivningen ur bullersynpunkt. Tvärtom innebär anläggningens skärmning av trafikbuller en viss positiv effekt för närliggande bostäder.

Risk

Nuläge

En riskutredning har tagits fram för att bedöma risker från omgivande verksamheter och anläggningar. De huvudsakliga riskkällorna är Inre Ringvägen, där farligt gods transporteras, och Södra stambanan.

Södra stambanan

På Södra stambanan transporteras farligt gods. Ingen transport av farligt gods sker idag inom planområdet.

Individrisknivån inom 20 meter från Södra stambanan domineras av risken för mekanisk påverkan till följd av urspårning. Risken för detta bör beaktas upp till 30 meter från järnvägen. Över 30 meter från järnvägen utgörs individrisk huvudsakligen av brandfarlig samt giftig gas.

Individrisknivån och samhällsrisknivån med avseende på Södra stambanan befinner sig inom ALARP-området, vilket betyder att rimliga riskreducerande åtgärder bör vidtas. Generellt förespråkar Trafikverket en bebyggelsefri zon inom 30 meter från spårmitt. Enligt riskbedömningen kan en okänslig verksamhet som depåhallarna placeras 20 meter från närmsta spårmitt.

Inre Ringvägen

Mellan Inre Ringvägen och planområdet löper en vall. Bakom vallen finns Sege å. Transporterna av farligt gods på Inre Ringvägen förväntas domineras av farliga ämnen i vätskeform. Utsläpp av dessa typer av farligt gods ger

generellt upphov till allvarliga konsekvenser på omkring 30 meter från olycksplatsen. Det bedöms finnas viss risk för att olyckor med giftig gas ska kunna påverka planområdet. För att hantera risk med giftig gas rekommenderas att ventilationen utförs centralt avstängningsbar. Med denna åtgärd tillsammans med vallen i kombination med skyddsavstånd på 55 meter bedöms det totala riskbidraget från Inre Ringvägen för detaljplanen med malmöhallen bli mycket lågt och riskbidraget från olyckor med transporter på Inre Ringvägen bedöms inte kunna medföra en oacceptabel risknivå inom planområdet.

Den ackumulerade risknivån för planområdet från Inre Ringvägen och Södra stambanan bedöms vara inom ALARP-området, där rimliga åtgärder ska genomföras för att sänka risknivån.

Sevesoanläggningar

I närområdet finns flera riskfyllda verksamheter, däribland Seveso-anläggningar av högre klass såsom Bona Sweden AB och Öresundsverket. Dessutom pågår samråd om eventuell Seveso-klassning för Sysavs anläggning. Sjölunda avloppsreningsverk har i dagsläget inte Seveso-klassning men kan komma att omfattas i framtiden. Avstånden till planområdet bedöms som tillräckliga, och den dominerande vindriktningen (västlig till sydvästlig) innebär minskad risk för spridning vid ett utsläpp.

Konsekvenser

Inga transporter med farligt gods kommer göras till och från underhållsdepån.

Sammantaget bedöms bidraget till risknivån inom detaljplanen för malmöhallen domineras av trafiken på Södra stambanan. Bebyggelsefritt avstånd och krav på placering av ventilationsintag bedöms behövas med hänsyn till Södra

stambanan. Därtill bör ventilationen vara centralt avstängningsbar. För Inre Ringvägen bedöms centralt avstängningsbar ventilation vara tillräckligt som skyddsåtgärd för planerad bebyggelse, mot bakgrund av det relativt stora skyddsavståndet i kombination med vallens barriäreffekt.

Individrisknivån och samhällsrisknivån befinner sig inom ALARP-området. Med hänvisning till beräknad risknivå i framtagna riskutredning regleras följande skyddsavstånd och riskreducerande åtgärder i plankartan:

- Delen av planområdet inom 55 meter från Inre Ringvägen regleras med prickmark.
- *Ventilationen ska utföras så att friskluftsintag placeras på skyddad sida eller på tak i riktning bort från järnvägen, samt vara centralt avstängningsbar. Gäller ej parkeringshus eller bebyggelse i skydd av annan bebyggelse med samma byggnadshöjd.*
Gäller hela planområdet.
- *Fasader vända mot järnvägen ska utföras i obrännbart material eller som lägst i brandteknisk klass EI 30. Fönster ska utföras som lägst i brandteknisk klass EW 30 och dörrar ska utföras som lägst i brandteknisk klass EI 30-c.*
Gäller inom 35 meter från närmsta spårmit.
- *Utrymningsmöjlighet ska finnas på skyddad sida i riktning bort från järnvägen.*
Gäller bebyggelse inom 35 meter från närmsta spårmit.
- Inom 20 meter från närmaste spårmit tillåts inga byggnader. Det regleras delvis med T₁ Järnvägsändamål och delvis med T₂ med prickad mark. Det finns möjlighet att uppföra komplementbyggnader till järnvägsändamålet.
- Området utomhus mellan 20 och 35 meter från närmsta spårmit utformas så att det inte inbjuder till stadigvarande vistelse. Det regleras genom användningsbestämmelse T₂.

Planbestämmelserna finns även under avsnittet 2.

Beskrivning av detaljplanen / Motiv till detaljplanens bestämmelser. Med dessa förutsättningar och bestämmelser bedömer stadsbyggnadskontoret att en rimlig riskhänsyn tagits med avseende av olycksrisker inom planområdet.

Risk från depåområdet

Depåområdet bedöms inte utgöra en risk för sin omgivning, med hänsyn till den låga hastighetsbegränsningen (10 kilometer i timmen) inom området samt att det planeras förekomma hantering av farligt gods inom depåområdet.

Underhållsdepån är endast avsedd för persontåg.

Sannolikheten att godståg med eventuellt farligt gods trafikerar anläggningen bedöms som låg. För att köra godståg med farligt gods till depåområdet krävs tillstånd. Depån som planeras byggas är inte tekniskt konstruerad för underhåll av godståg.

Sevesoanläggningar

Genomförandet av detaljplanen bedöms inte medföra någon oacceptabel risk från omkringliggande Seveso-verksamheter. Avstånden till planområdet ligger utanför zoner med direkt förgiftningsrisk och skyddsåtgärder som avstängningsbar ventilation kan vid behov implementeras. Sammantaget bedöms markanvändningen som lämplig ur ett riskperspektiv.

Beredskap

Nuläge

Brand

Planområdet är beläget inom normal insatstid, under 10 minuter, för räddningstjänsten. Det finns möjlighet att ansluta brandposter enligt P114. Räddningstjänst kan idag angöra till alla fastigheter inom planområdet från Strömgatan.

Skyddsrum

Ett befintligt skyddsrum med 100 platser finns inom fastigheten Spillepengsmarken 8. MSB har beslutat om tillfällig begränsning av skyddsrummet mellan 2025-10-01 till 2029-12-31. Efter denna tid ska ett skyddsrum med 100 platser finnas igen.

Konsekvenser

Brand

Förutsättningarna för räddningstjänsten att angöra underhållsdepån är goda. De delar av underhållsdepån som är placerade i Burlövs kommun behöver angöras genom detta detaljplaneområde. Alternativ angöring finns via servitut över kvartersmark i sockerbruksområdet norr om detaljplan 307 i Burlövs kommun.

Skyddsrum

Detaljplanen medger fortsatt möjlighet att uppföra skyddsrum.

Havsnivåhöjningar

Nuläge

Planområdet ligger inom det uppmärksamhetsområde för Sege å som utpekats i Malmö stads översiktsplan (kommunfullmäktige, 2023). Inom sådana områden ställs krav på att lokala översvämningrisker utreds utifrån stadens klimatunderlag, för att identifiera skyddsbehov och säkerställa att åtgärder dimensioneras på ett ändamålsenligt sätt.

Marknivåerna inom planområdet ligger i dagsläget på mellan +2,4 och +2,8 meter över havet, vilket gör området sårbart vid extrema vädersituationer. Området har ingen direkt kontakt

med kusten, men ligger inom Sege ås avrinningsområde, där avbördningskapaciteten påverkas av havsnivån i Öresund.

Enligt Malmö stads strategi för kustskydd (kommunfullmäktige, 2023) och klimatunderlag i översiktsplanen utgör en tillfällig havsvattennivå på +2,71 meter för år 2125 en viktig dimensioneringsgrund.

Konsekvenser

Underhållsdepån räknas som en samhällsviktig funktion och beräknas ha en teknisk livslängd på cirka 75 år, vilket innebär att den ska fungera långt in i nästa sekel. Frågan om långsiktig klimatsäkring som kan uppföras över tid har därför varit vägledande i valet av skyddsåtgärder. Utgångspunkten är att nödvändiga åtgärder ska säkerställas i plankartan genom planbestämmelser.

I detaljplanen regleras att lägsta nivå för färdigt golv minst ska vara +3,5 meter över nollplanet. Utöver detta ska byggnader uppföras med vattentät konstruktion upp till samma nivå. Tekniska anläggningar så som nätstationer ska utföras i vattentät grundkonstruktion upp till +3,2 meter över nollplanet.

För att säkerställa möjligheten för fastighetsägaren att uppföra skydd mot havsnivåhöjningar har ytor avsatts runt om planområdet som säkerställer att ytorna ska vara tillgängliga för skydd mot havsnivåhöjningar. Möjligheten att uppföra ett vattentätt kantstöd upp till minst +3,5 meter över nollplanet har utretts i dagvatten- och skyfallsutredning (WSP, 2025). Utredningen visar att ett skydd kan uppföras med acceptabel påverkan på omgivningen i ett framtida scenario där havsnivåer i Öresund ökar och i kombinationseffekt med höga flöden i Sege å.

Sammantaget innebär åtgärderna att bebyggelsen inom planområdet kommer att kunna skyddas från översvämning vid framtida stigande havsnivåer samt att omgivningspåverkan av åtgärderna är acceptabla.

Sociala konsekvenser

Underhållsdepån bedöms generera cirka 300 arbetsplatser inom olika typer av yrken. Arbetstillfällena är fördelade över hela dygnet och inom hela anläggningen, både i Malmö och i Burlöv. Cirka 150 personer bedöms arbeta samtidigt dagtid och cirka 70 personer kvälls- och nattetid.

Det ökade antalet arbetstillfällen kommer i sin tur att kunna generera ett större underlag för service och handel i kommunen i stort.

Underhållsdepån ger också förbättrade förutsättningar för personresor med tåg.

Gällande planer och program

Översiktsplan

Planområdet redovisas i översiktsplanen som existerande verksamhetsområde. Planförslaget är upprättat i enlighet med översiktsplanen.

Planområdet ligger inom uppmärksamhetsområde för havsöversvämningar. Området ingår även i skyddsområde för Sege å. Skydd för framtida havsnivåer samt från Sege å hanteras i detaljplanen.

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Området är tidigare planlagt. Berörda gällande detaljplaner är PL621, från 1961 och Dp 4676, från 2001. PL621 gäller för den större delen av planområdet och regleras med Industri (J). Dp 4676 berör järnvägsområdet och reglerar järnvägstrafik.

Inom planområdet gäller även fastighetsindelningsbestämmelser enligt 966S, från 1965, och T00586, från 1992. T00586 har delvis ersatt 966S.

Gällande detaljplaner och fastighetsindelningsbestämmelser upphör att gälla inom planområdets gränser i samband med att denna detaljplan får laga kraft.

Riksintressen enligt miljöbalken

I detta avsnitt redovisas vilka riksintressen som berörs av detaljplanen.

Trafikkommunikation

Riksintresse för järnväg

Södra stambanan, väster om planområdet, omfattas av riksintresse för järnväg. Södra stambanan är av internationell betydelse och ingår i det utpekade Transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Södra stambanan sträcker sig mellan Katrineholm och Malmö och är mycket viktig för både person- och godstrafik. Banan ingår även till en del i det utpekade strategiska godsnätet. Även stråket Arlöv-Malmö-Lockarp/Lernacken räknas som riksintresse. Detta stråk utgör en länk i det Transeuropeiska transportnätet och för tågtrafiken mellan Sverige, Danmark och kontinenten.

Det som berör Södra stambanan i motivet till riksintresset är bland annat de större regionala och nationella kommunikationsstråkens geografiska förhållande till tätorten samt sockerbrukets anslutning till stambanan.

Förändrad markanvändning i riksintressets närhet genomförs med hänsyn till banans funktionalitet, buller, vibrationer, säkerhet med mera. Genomförandet av denna detaljplan medför en förändrad markanvändning från industri- till trafikändamål indexerad till Underhållsdepå för persontåg. Detta väntas bidra till ett ökat nyttjande av Södra stambanan.

Trafikverket har tecknat avtal med Jernhusen Verkstäder AB om åtgärder på Södra stambanan för att möjliggöra en ny underhållsdepå. Avtalet omfattar bland annat en ny växel. Utifrån detta bedöms att riksintresse för kommunikationer inte påverkas negativt. Detaljplanens genomförande bidrar till att utveckla Södra stambanans funktion och att den kan nyttjas

effektivt. Den skapar även incitament för att fortsätta utveckla stambanans funktion ur både ett regionalt och nationellt perspektiv.

Högexploaterad kust

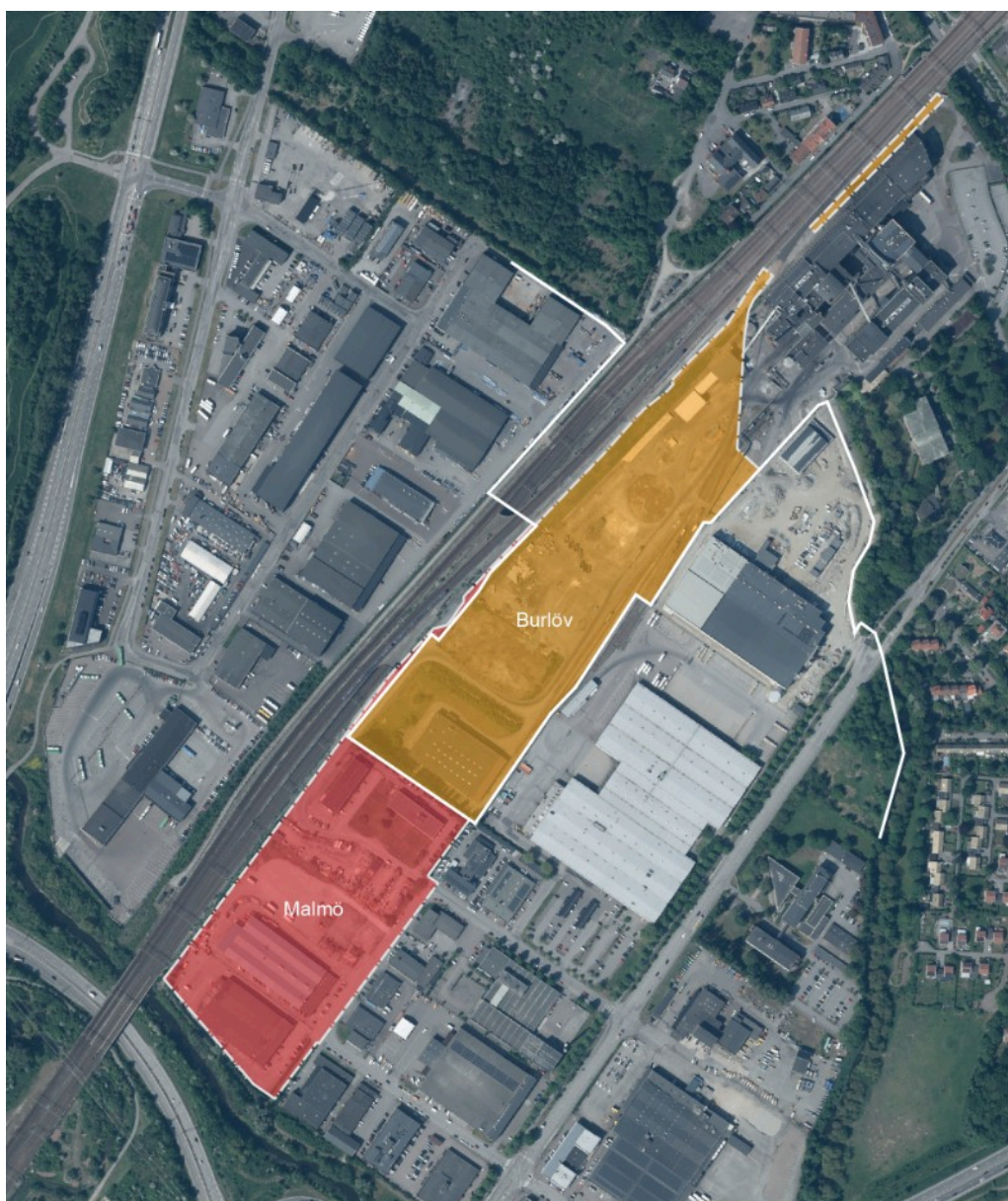
Planområdet omfattas av riksintresse för högexploaterad kust enligt 4 kapitlet 1 och 4 §§ miljöbalken. Riksintresset innebär att ingrepp och exploatering inte får ske på ett sätt som påtagligt skadar natur- och kulturvärden. Riksintresset ska inte utgöra hinder för utvecklingen av befintliga tätorter eller av det lokala näringslivet.

Malmö stads bedömning är att föreslagen bebyggelse inte medför någon påtaglig skada på riksintresset då planförslaget omfattar ny bebyggelse i redan bebyggd stadsmiljö inom tätorten. Hänsyn har tagits till befintliga natur- och kulturvärden vid utformning av planförslaget så att värdena inte påtagligt skadas.

Mellankommunal samordning

Detaljplanen samordnas med pågående detaljplanearbete i Malmö kommun (Dp 5869). Planarbetet samordnas och leds inom samma projektgrupp. Utredningsarbete görs samordnat för hela anläggningen över kommungränsen.

Genomförandet av detaljplanen i Malmö har inverkan på genomförandet av de delar som är lokaliserade i Burlövs kommun, samt att genomförandet av detaljplan 307 i Burlövs kommun har inverkan på genomförandet av denna detaljplan. Frågor i de båda detaljplanerna som är beroende av varandra är bland annat framtida havsnivåhöjningar, kustskydd samt skydd vid skyfall och angöring till området.



Figur 11. Depåområdet i Malmö stad visas i rött och del av depåområdet inom Burlövs kommun visas i gult. Kommungränsen visas med vit linje.

4. Genomförande

Avsnittet beskriver hur detaljplanen ska genomföras, det vill säga vilka åtgärder som är nödvändiga att vidta och hur ansvaret för dessa fördelar sig mellan byggherre/fastighetsägare och kommunen.

Mark- och utrymmesförvärv

Skyldighet för huvudmannen att lösa in mark

Fastighetsägaren till mark som planläggs med markreservat för allmännyttiga ändamål (underjordiska ledningar) inom fastigheterna Spillepengsmarken 5, 7 och 8 kan begära att få marken inlöst. Huvudmannen för reservatet, det vill säga ledningsägarna, har på fastighetsägarens begäran skyldighet att lösa in delar av marken som ledningshavaren anser förvärvet ska avse efter att detaljplanen fått laga kraft.

Inlösensskyldigheten är ovillkorlig och gäller så länge som detaljplanen gäller.

Fastighetsrättsliga frågor

Fastighetsindelningsbestämmelser

I samband med genomförandet upphör tomtindelning 966S samt fastighetsplan T00586 att gälla.

Förändrad fastighetsindelning

Nya fastigheter inom området föreslås bildas genom avstyckning eller sammanläggning. Förändringar av fastighetsindelningen föreslås ske genom fastighetsreglering.

Markanvändning i plankarta som planläggs som T_1 - Järnväg föreslås fastighetsregleras till fastigheten Järnvägen 1:1 för att säkerställa driften av den järnvägsanläggning som tillhör Trafikverket.

Ansökningar om förändringar av fastigheter och ledningsrätter ska lämnas till Lantmäterimyndigheten Malmö stad. Fastighetsägare ansöker om fastighetsreglering och ledningshavare ansöker om ledningsrättsförrättning.



Figur 12. Figuren visar del av föreslagen fastighetsreglering för hela depåområdet längs Södra stambanan. Röd markering innefattar del av fastigheterna Spillepensmarken 5, 7 och 8 som föreslås fastighetsregleras till Järnvägen 1:1. Denna förändring sker utanför planområdet. Grön markering innefattar mark inom detaljplan 307 i Burlövs kommun. Källa: AFRY, 2024

Rättigheter

För den kvartersmark inom fastigheten Spillepengsmarken 5, 7 och 8 som omfattas av planbestämmelse om markreservat för underjordiska ledningar har ledningshavare rätt att lösa in rättighet. Ledningar som kommer att förläggas inom kvartersmark säkras lämpligen genom att servitut eller ledningsrätter bildas för dess ändamål. Initiativ till bildande av ny ledningsrätt tas av berörd ledningshavare.

Befintligt servitut (1280IM-07/4187.1) finns för åtkomst till VA-ledningar inom Spillepengsmarken 5. Ingen förändring sker med anledning av genomförandet av detaljplaneförslaget som bedöms påverka servitutet.

Följande servitut kan upphävas:

- 1231-591.1 (last) Ledningsrätt Avlopp
- 1231-574.2 (last) Ledningsrätt Vatten
- 1231-574.3 (last) Ledningsrätt Tele
- 1231-574.4 (last) Officialservitut väg
Rätt att använda vägen sv1 och sv2 som räddnings- och serviceväg.
- 1231-574.5 (förmån) Officialservitut väg
Rätt att använda vägen sv1 som in- och utfartsväg. Ägaren av Arlov 22:191 ska utföra och bekosta all skötsel och allt inklusive vinterväghållning av vägen.
- 1231-574.7 (förmån) Officialservitut väg
Rätt att använda vägen sv4 som in- och utfartsväg.
- 1231-574.9 (förmån) Officialservitut avlopp
Rätt att till punkt sv6 ansluta dagvattenledning med 1 400 millimeter i diameter till Järnvägen 1:1 tillhörig dagvattenledning samt att i ledningen släppa ut dagvatten från en yta på 6,5ha av Arlov 22: 191 och Kirseberg 30:31.

Markreservat i detaljplanen

Detaljplanen innehåller en bestämmelse om markreservat för allmänna ledningar vilket innebär att marken ska vara tillgänglig för detta ändamål.

Tekniska frågor

Utbyggnad vatten och avlopp

Planområdet ingår i verksamhetsområde för vatten och avlopp. Det är kommunen genom VA Syd som huvudman som ansvarar för utbyggnad och drift.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Fastighetsägare för mark inom Spillepengsmarken 5, 7 och 8 kommer att ansvara för kostnader vad gäller iordningsställande och utbyggnad av kvartersmark.

Eventuella kostnader för nödvändiga flyttningar av ledningar ska bäras av exploatören, i detta fall fastighetsägaren.

Fastighetsägaren kommer bli ansvarig för utbyggnad och drift av VA-ledningar inom planområdet, samt för tekniska skyfallslösningar inom planområdet.

Eon ansvarar för utbyggnad och drift av elförsörjning genom ledningar och eventuella nätstationer. Kostnader ansvarar fastighetsägaren för. Fastighetsägaren ansvarar även för anslutningar till Järnvägens 1:1 övriga elförsörjning via systemet för kontaktledningar.

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

Planavgift

Kostnaden för detaljplanen har tagits ut i samband med planläggningen. Någon särskild planavgift kommer inte att tas ut i samband med lovgivning inom planområdet.

Prövning enligt annan lagstiftning

Strandskydd

Strandskyddet återinträder i samband med planläggningen och upphävs åter med bestämmelsen *a₁ - strandskydd upphävs*. Upphävandet motiveras av att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Detta i kombination med att marken behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området bedöms utgöra skäl för ett upphävande.

Förslaget bedöms inte påverka allmänhetens tillgänglighet till strandområdet.

Artskydd

Inom planområdet har arten klotullört påträffats. Arten är fridlyst enligt 8 § artskyddsförordningen (2007:845) och omfattas därmed av ett strikt skydd.

Om arten påverkas i samband med genomförandet av detaljplanen, exempelvis genom borttagning eller flytt, krävs dispens från förbudet. Dispensprövning sker enligt artskyddsförordningen och handläggs av länsstyrelsen i Skåne län. Underlag för en dispensansökan finns och är utförd inom naturvärdesinventeringen som är utförd i miljökonsekvensbeskrivningen (Tyréns, 2025).

Vattenverksamhet

Planområdet har högt grundvattenläge, med nivåer cirka 1–2,5 meter under markytan. Om grundvattennivån behöver påverkas vid exempelvis schaktning, dränering eller grundläggning, kan det utgöra vattenverksamhet enligt 11 kapitel miljöbalken. I sådana fall krävs anmälan eller tillstånd,

beroende på påverkan och omfattning. Det är verksamhetsutövarens ansvar att säkerställa att nödvändiga provningar sker innan arbetet påbörjas.

5. Planeringsunderlag

I kapitlet redovisas vilka planeringsunderlag som har haft betydelse för detaljplanens utformning och omfattning.

Utredningar som legat till grund för detaljplanen

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivning, Arlövsdepån, Tyréns, 2025-02-07

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) har upprättats gemensamt för två parallella detaljplaner i Malmö och Burlöv. Den behandlar planförslagets påverkan på miljö, hälsa och säkerhet och har tagits fram efter avgränsningssamråd med länsstyrelsen Skåne. MKB:n omfattar aspekter såsom kulturmiljö, kommunikation, klimatpåverkan, markföroreningar, buller, ljusföroreningar, översvämningssrisk, naturvärden och miljökvalitetsnormer för vatten.

Planförslagets genomförande bedöms inte medföra betydande negativ miljöpåverkan. De positiva effekterna är särskilt kopplade till minskad belastning på vattenrecipienter genom borttagning av förorenad jord, förbättrad bullermiljö för befintliga bostäder genom skärmning mot Södra stambanan samt stärkt kapacitet för hållbart resande. Åtgärder föreslås för att minska ljusföroreningar och hantera skyfall och stigande havsnivåer. MKB:n visar att planförslagen är förenliga med miljömålen och kan genomföras utan att försvåra uppfyllnaden av miljökvalitetsnormer.

Skyfall- och dagvattenutredning

Dagvatten- och skyfallsutredning, Arlövsdepån, WSP, 2025-04-08

Utredningen redovisar förutsättningar och föreslår hantering av dagvatten och skyfall inom planområdena i Malmö och

Burlöv. Den bygger på höjddata, infiltrationsegenskaper, klimatfaktorer och framtida markanvändning, samt omfattar hydrodynamisk modellering av avrinningsflöden vid skyfall.

Planområdet är lågt beläget och kommer enligt utbyggnadsförslag att höjas till nivåer mellan +3,43 och +3,7 meter över havet, med sänkt körbar yta för att skapa skyfallsmagasin. Dagvatten leds internt via makadammagasin till VA SYD:s nät i Strömgatan. Hårdgöringsgraden bedöms till 96 % i Malmö och 41 % i Burlöv.

För ett 20-årsregn krävs en total fördröjningsvolym om 2700 kubikmeter vatten, varav minst 900 m³ bör fördröjas i Malmö och 670 m³ i Burlöv. Skyfallshanteringen baseras på en kombination av lösningar varav även bräddning och fördröjning i makadambäddarna är en del av lösningen. För att minska översvämningssrisker föreslås en ränna på kvartersmark i anslutning till Strömgatan. Beräkningar visar att den föreslagna lösningen minskar belastningen på recipienten Sege å, förbättrar dagvattenkvaliteten och begränsar risken för översvämning både inom och i anslutning till planområdet.

Geoteknisk utredning

Översiktlig geoteknisk utredning, Spillepengsmarken 5, 7 och 8, AFRY, 2024-08-02

Utredningen omfattar geotekniska fältundersökningar inom planområdet i syfte att klarlägga markens stabilitet, sättningsbenägenhet och grundläggningsförutsättningar inför ny bebyggelse. Undersökningen inkluderar borrhningar, provtagning och installation av grundvattenrör.

Resultaten visar att området till största delen består av fyllningsmassor ovan naturliga jordlager av sand, silt och morän, med inslag av mulljord och gyttja i vissa delar.

Stabiliteten bedöms som tillfredsställande och sättningsrisken som måttlig, men risken för differenssättningar bör beaktas. Grundvattennivån ligger cirka 1–2,5 meter under markytan. Området klassas som normalriskområde för radon. Rekommendationer ges för grundläggning med platta på mark samt hantering av organiska jordlager. Inga särskilda planbestämmelser bedöms nödvändiga.

Markmiljöundersökning

Översiktlig miljöteknisk markundersökning, Arlövsdepån område 1, Breccia Konsult AB, 2024-09-03

Undersökningen omfattar provtagning av jord, asfalt och grundvatten inom fastigheterna Spillepengsmarken 5, 7 och 8, i syfte att bedöma föroreningsituationen inför ny detaljplan. Totalt togs prover i 17 jordprovpunkter samt 7 grundvattenrör.

En förhöjd halt av barium över riktvärdet för mindre känslig markanvändning (MKM) påvisades i ett ytligt jordprov. Förhöjda halter av arsenik, PAH och PFAS påträffades i grundvatten, men halterna är måttligt förhöjda och risken för spridning bedöms som låg. Ingen stenkolkstjära noterades i asfaltproverna.

Utredningen visar att området generellt sett inte är starkt förorenat. Föroreningsituationen utgör inte hinder för planerad markanvändning, men ytterligare undersökning och avgränsning av bariumföroreningen rekommenderas vid schaktning och masshantering i samband med exploatering.

Riskutredning

Risk-PM för Arlövshallen och Malmöhallen, Bengt Dahlgren Brand & Risk AB, 2025-01-25

Utredningen omfattar en kvalitativ bedömning av olycksrisker

kopplade till närliggande Seveso-verksamheter samt transporter av farligt gods på väg och järnväg, med särskilt fokus på Södra stambanan och Inre Ringvägen. Syftet är att bedöma den föreslagna markanvändningens lämplighet ur ett riskperspektiv och identifiera behov av riskreducerande åtgärder.

För Malmöhallen (Malmö stad) konstateras att planområdet delvis ligger inom skyddsavstånd till Södra stambanan och Inre Ringvägen. Rekommenderade åtgärder för att uppnå en acceptabel risknivå inkluderar krav på bebyggelsefritt avstånd, brandteknisk utformning av fasader, placering av utrymningsvägar och friskluftsintag, samt centralt avstängningsbar ventilation.

Övriga identifierade riskkällor såsom Bona, Öresundsverket och Sysav bedöms inte medföra betydande påverkan på planområdet.

Bedömningen visar att med föreslagna åtgärder uppfylls riktlinjerna för riskhänsyn i samhällsplaneringen (RIKTSAM), och att markanvändningen är lämplig ur ett säkerhetsperspektiv.

Lokaliseringsutredning

Lokaliseringsutredning för ny depå i Malmöområdet, Tyréns, 2024-01-11

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

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

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

Kommunala planeringsunderlag

- Strategi för kustskydd, 2023
- Skyfallsplan för Malmö, 2017
- Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030
- Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö, 2020
- Renhållningsordning 2021–2030 för Burlövs kommun och Malmö stad
- Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggande