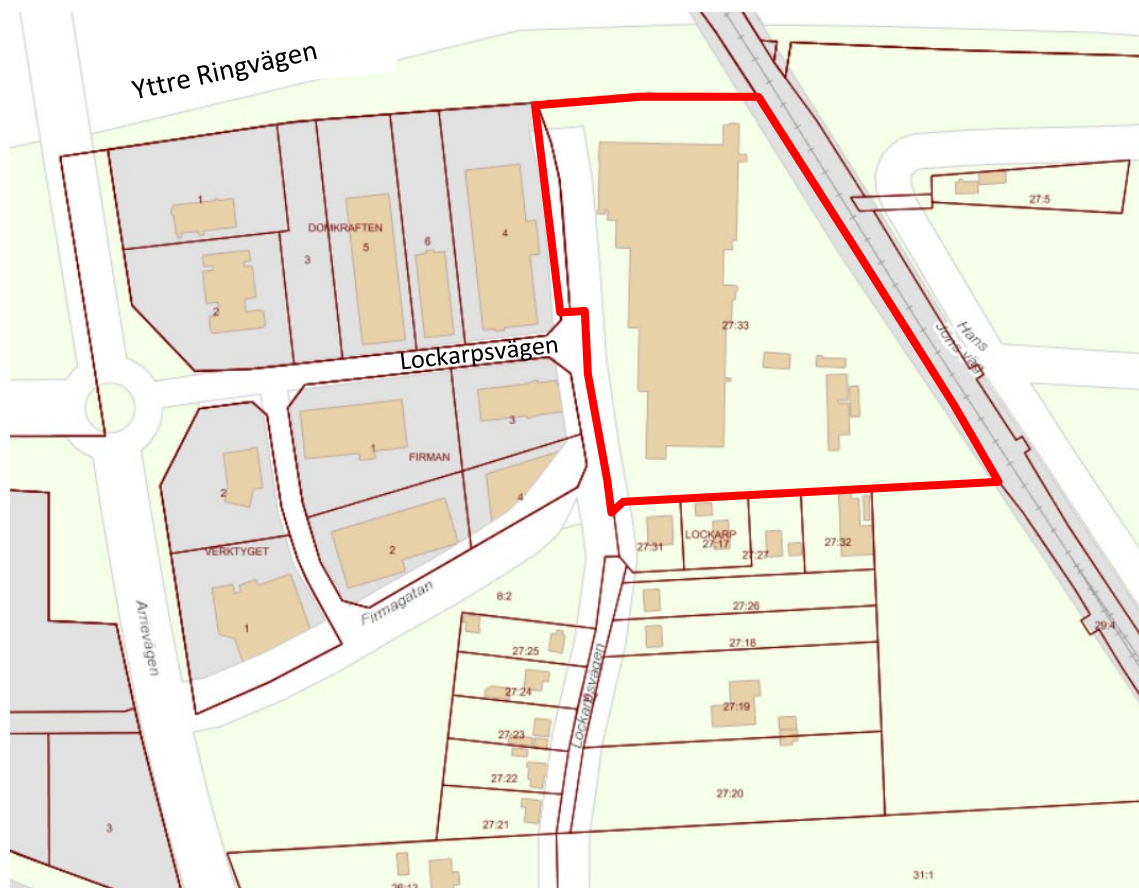




ANTAGANDEHANDLING

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för fastigheten Lockarp 27:33 m.fl. i Lockarp i Malmö



Orienterings- och fastighetskarta med planområdet markerat med röd heldragen linje

Planprocess

SKEDE	FÖRKLARING
SBN planuppdrag September 2021	Beslut om planuppdrag i stadsbyggnadsnämnden (SBN).
SBN Samråd April 2022	Beslut om samråd i stadsbyggnadsnämnden (SBN). Samrådstid 10 maj – 7 juni 2022
Granskning December 2022	Granskning 21 december 2022 – 1 februari 2023
SBN antagande April 2023	Beslut om antagande i stadsbyggnadsnämnden (SBN).

Planfakta

Planhandlingar

- denna planbeskrivning
- plankarta

Övriga handlingar i ärendet

- samrådsredogörelse
- granskningsutlåtande

Innehållsförteckning

PLANBESKRIVNING	1
1 Planförslaget i korthet.....	4
1.1 Syfte.....	4
1.2 Sammanfattning.....	4
2 Planförslag	5
2.1 Områdets disposition och gestaltning.....	5
2.2 Bebyggelse.....	5
2.4 Grönska, mark, vegetation på kvartersmark.....	6
2.5 Trafik.....	7
2.6 Teknisk försörjning.....	8
2.7 Administrativa bestämmelser.....	8
3 Konsekvenser	10
3.1 Bedömning av miljöpåverkan.....	10
3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa.....	10
3.3 Ekonomiska konsekvenser.....	25
3.4 Konsekvenser för fastigheter.....	25
3.5 Samhällskonsekvenser.....	26
4 Genomförande	27
4.1 Organisatoriska genomförandefrågor.....	27
4.2 Tekniska genomförandefrågor.....	27
4.3 Ekonomiska genomförandefrågor.....	27
4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor.....	28
5 Planeringsförutsättningar	29
5.1 Bakgrund och organisation.....	29
5.2 Planområdet.....	29
5.3 Tidigare ställningstaganden.....	34
5.4 Underlag till planarbetet.....	35

1 Planförslaget i korthet

1.1 Syfte

Syftet med detaljplanen är att göra det möjligt att fler verksamheter kan etableras inom befintligt verksamhetsområde. Syftet är också att möjliggöra en ny allmän gata.

Processen att ta fram detaljplanen innebär en prövning om denna markanvändning är lämplig eller inte.

1.2 Sammanfattning

Planförslag

Planförslaget innebär att fastigheten Lockarp 27:33 planläggs för kontor och verksamheter. Detaljplanen möjliggör både utveckling av befintlig bebyggelse och uppförande av nya byggnader varmed en högre yteffektivitet kan nås inom planområdet. Planförslaget möjliggör också en ny allmän gata.

I planområdet ingår en mindre del av fastigheten Domkraften 4 för att ansluta i gräns mot gällande detaljplan i väster.

Genom bestämmelse om utnyttjandegrad säkerställs behov av körytor, ytor för in- och utlastning och parkeringsbehov, skyfallshantering och grönytor.

Tillåten nockhöjd på byggnaderna är 10 respektive 12 meter.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kapitlet 3 § miljöbalken. Motiv till denna bedömning finns i kapitel 3 – Konsekvenser.

Planeringsförutsättningar

Fastigheten Lockarp 27:33 och del av fastigheten Domkraften 4 ligger i Lockarps verksamhetsområde i södra Malmö. Fastigheten Lockarp 27:33 har nyttjats för bageriverksamhet från slutet av 1950-talet till år 2008. Idag finns det blandade verksamheter inom fastigheten. Berörd del av fastigheten Domkraften 4 utgörs av asfalterad parkeringsyta.

Både Lockarp 27:33 och Domkraften 4 är privatägda.

Planområdet är cirka 32 400 kvadratmeter.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Planförslaget är upprättat i enlighet med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande.

2 Planförslag

2.1 Områdets disposition och gestaltning

Planområdet utgör en del av befintligt verksamhetsområde i Lockarp. Detaljplanen möjliggör utveckling av fastigheten Lockarp 27:33 med uppförande av kontor och verksamheter. Även nätstationer får uppföras inom planområdet. Detaljplanen möjliggör både utveckling av befintlig bebyggelse och uppförande av nya byggnader varmed en högre yteffektivitet kan nås inom planområdet.

Bebyggelsens utformning är anpassad till skyddsavstånd till E6/E20/E22/Yttre Ringvägen och Kontinentalbanan och för att bostadsbebyggelsen söder om planområdet inte ska påverkas negativt.

Planförslaget möjliggör också en allmän gata som leder från korsningen mellan Firmagatan och Lockarpsvägen österut. Bullerskyddsskärm med en lägsta höjd av två meter över körbana ska finnas mot bostadsfastigheter, på gatans södra sida.

I planområdet ingår en mindre del av fastigheten Domkraften 4 för att ansluta i gräns mot gällande detaljplan i väster.

2.2 Bebyggelse

Användning/ändamål

Planförslaget möjliggör användningen kontor (K) och verksamheter (Z). Utifrån krav på skyddsavstånd till transportleder med farligt gods tillåts inte användningen kontor i planområdets norra del. Med användningen verksamheter avses service, lager, tillverkning med tillhörande försäljning, partihandel och annan jämförlig verksamhet med begränsad omgivningspåverkan. Inom planområdet möjliggörs även uppförande av nätstationer (E₁).

Exploateringsgrad, täthet, höjder

Största byggnadsarea inom all kvartersmark är 12 000 kvadratmeter (egenskapsbestämmelse för all kvartersmark). Genom bestämmelsen säkerställs körytor, ytor för in- och utlastning, parkeringsytor, ytor för skyfallshantering och grönytor.

Högsta nockhöjd i meter (h_1 och h_2) regleras i planområdets norra del till 12 meter och i den södra delen, närmast bostäderna söder om planområdet, till 10 meter. Bestämmelse om nockhöjd reglerar den högsta delen på en byggnads takkonstruktion. Delar som sticker upp över taket, som exempelvis skorstenar och ventilationstrummor, räknas inte in.

Begränsning av markens utnyttjande

Utifrån riktlinjer för vägar och järnvägar som utgör rekommenderade leder för farligt gods planläggs en zon på 30 meter från spårkant där marken inte får förses med byggnad (prickmark). I norr tas även hänsyn till det utökade byggnadsfria avståndet till E6/E20/E22/Yttre Ringvägen och ingen bygggrätt tillåts norr om befintlig byggnad. Mark får inte förses med byggnad inom den del av fastigheten Domkraften 4 som ingår i planområdet. Vidare får inte parkering anordnas inom en 15 meter bred zon från närmsta spårkant (n_2).

Mindre avvikelser vid bygglov

En del av den befintliga byggnaden i nordväst ligger inom ytan där marken inte får förses med byggnad, vilket innebär ett planstridigt utgångsläge. Detta bedöms utgöra en mindre avvikelse då det enbart är en liten del av byggnaden som berörs och att byggnaden är befintlig.

Utformning och placering

Byggnad ska placeras minst tre meter från fastighetsgräns (p_1). Planbestämmelsen syftar till att skapa ett respektavstånd mellan bebyggelsen på kvarteretsmarken och den allmänna platsmarken och för att säkra möjlighet till skötsel av byggnader från egen fastighet.



Möjlig utformning av planområdet där del av befintlig bebyggelse bevaras, utformningsförslag 1 (Stius AB). Volymmodellen ses från nordöst.



Möjlig utformning av planområdet där befintlig bebyggelse rivs, utformningsförslag 2 (Stius AB). Volymmodellen ses från nordväst.

Fastighetsstorlekar

Fastighetsindelningsbestämmelser

Detaljplanen innehåller inga bestämmelser om fastighetsindelning. Fastighetsindelningsbestämmelser kan dock vid behov, genom en ny planprocess, införas för att styra det fastighetsrättsliga genomförandet av detaljplanen.

2.3 Grönska, mark, vegetation på kvarteretsmark

Grönytor och plantering

Träd som omfattas av generell biotopskydd och som bedöms ha ett högt miljöskapande värde avses skyddas genom bestämmelse om att de får endast fällas vid sjukdom eller säkerhetsrisk (n_1) och en bestämmelse om att marklov krävs även för fällning av träd med beteckningen n_1 (a_1).

Grönytefaktor om 0,3 ska uppnås inom kvarteretsmarken (egenskapsbestämmelse för all kvarteretsmark). Syftet med bestämmelsen är att bidra till goda livsbetingelser för människor, djur och växter genom att skapa bra mikroklimat och luftkvalitet, god jordkvalitet och god vattenbalans inom planområdet. Det är viktigt att val av gröna lösningar bidrar till att minska dagvattnets avrinningshastighet. Genom att begränsa avrinningshastigheten kan

dagvattenflöden och flödestoppar utjämnas, vilket är positivt för belastningen på dagvat- tendammen och ledningsnät nedströms och slutrecipient.

2.4 Trafik

Gång- och cykeltrafik

Planförslaget innebär en breddning av Lockarpsvägens östra sida så att en 1,8 meter bred gångbana kan anordnas, från infarten till fastigheten Lockarp 27:33 till den planerade gatan i söder.

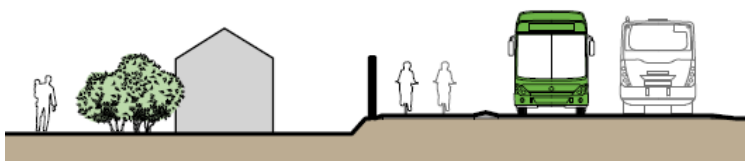
Längs den planerade gatan i söder möjliggörs en kombinerad gång- och cykelbana, se sektion nedan.

Kollektivtrafik

Planförslaget medför ingen förändring avseende kollektivtrafik.

Biltrafik

Planförslaget möjliggör en ny allmän gata som leder från korsningen mellan Firmagatan och Lockarpsvägen österut. Gatan avslutas med en vändplats.



Sektion ny allmän gata med en kombinerad gång- och cykelbana och ett bullerskyddsplank på den södra sidan.

Planområdet kommer även fortsättningsvis ha in- och utfart mot Lockarpsvägen. Planområdet planeras också kunna nås via den planerade gatan.

Den planerade gatan kommer också kunna användas av trafik till och från fastigheterna Lockarp 27:15 och 31:1 där planering av verksamheter pågår.

Bil- och cykelparkering

Gällande policy och norm för mobilitet och parkering ska tillämpas. Cykelplatsbehovet ska lösas på kvartersmark inom fastigheten. *Mobilitet för Malmö* (stadsbyggnadsnämnden, 2021) anger vilka krav som gäller för utformning och lokalisering av cykelparkering. Det slutgiltiga bilplatsbehovet fastställs i bygglovet och beror på i vilken omfattning fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetsåtgärder, vad som faktiskt byggs samt möjlighet till samutnyttjande.

Planområdet är beläget i parkeringspolicyns zon 5. Planområdets användning motsvarar parkeringspolicyns användningskategorier Industri och lager samt Kontor. Planområdet kommer mest troligt att ha en kombinerad verksamhet bestående av småskaliga verksamheter, lager, partihandel och kontor. Bilplatsbehovet har beräknats till cirka 220 bilplatser för fastigheten Lockarp 27:33. Begränsning av markens utnyttjande (prickmark) tillsammans med begränsning av utnyttjandegraden ger gott om ytor för erforderlig cykel- och biluppställning. Sammantaget bedöms detaljplanen ge goda förutsättningar att tillgodose behov av parkeringsplatser inom området.

Angöring

Det bedöms vara möjligt att anordna angöringsplatser inom 25 meters gångavstånd från entréer.

2.5 Teknisk försörjning

Vattenförsörjning och spillvatten

Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för vatten och spillvatten. Vattenförbrukningen bedöms inte förändras jämfört med idag.

Delar av VA-ledningarna omfattas av markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar (u). Delar av vatten- och spillvattenledningarna kan komma att behöva flyttas.

Dagvatten

Planområdet ingår i kommunalt verksamhetsområde för dagvatten.

Dagvattnet från planområdet kommer även fortsättningsvis ledas via ledningar till en befintlig fördörjningsdamm öster om Trelleborgsbanan.

I genomförd skyfallsutredning föreslås åtgärder för fördröjning och rening av dagvatten (Afry, 2022a). För utvecklingsförslagen rekommenderas att en genomsläpplig beläggning anläggs vid parkeringsytor som alternativ till asfalt för att få en rening från parkeringsplatser samt en fördröjning av ytvatten. Ytor som släpper igenom vatten minskar även risken för översvämningar vid kraftiga regn. Vidare föreslår utredningen nedsänkta växtbäddar för fördröjning, infiltrering och rening av dagvatten från omgivande hårdgjorda ytor. En enklare form av fördröjning och rening är att anlägga makadam- och/eller svackdiken.

Dagvattenanläggningar som sörjer för flera fastigheter inom en detaljplan är anmälningspliktiga till miljöförvaltningen enligt 9 kapitel, 2 och 7 §§ miljöbalken samt 13 och 14 §§ förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd.

Skyfallshantering

En skyfallsutredning har genomförts inom planområdet (Afry, 2022a). Skyfallsutredningen visar att det vid nederbörd som motsvarar 100-års regn ansamlas vatten främst i planområdets östra delar samt att viss avrinning sker till mark utanför planområdet. Volymerna som förväntas genereras inom kvartersmarken vid ett skyfall uppgår till cirka 1 400–1 600 kubikmeter, och inom allmän platsmark för gata till cirka 160–220 kubikmeter. Genom höjdsättning kan dessa volymer fördelas inom föreslagna parkerings- och grönytor respektive gatumark. För vidare beskrivning av skyfall se kapitel 3.2.

Avfallshantering

Avfallshanteringen ska lösas i enlighet med gällande renhållningsordning.

Värme

Planområdet kan inte anslutas till fjärrvärmenätet.

Gas

Befintliga gasledningar avses kunna ligga kvar.

Elförsörjning

Planområdet är anslutet till befintligt elnät. Planförslaget möjliggör uppförande av nätstationer.

2.6 Skydd mot störningar

Planförslaget reglerar att bullerskyddsskärm med en lägsta höjd av två meter över körbana ska finnas (bullerskyddsskärm) med syfte att säkra att riktvärden för trafikbuller klaras vid de närliggande bostäderna.

Placering av bullerskyddsskärmen har gjorts med hänsyn till befintliga infarter till intilliggande fastigheter.

2.7 Administrativa bestämmelser

Genomförandetid

Genomförandetiden är 10 år från det datum då beslutet att anta detaljplanen vinner laga kraft.

Utökad/minskad lovplikt

Marklov krävs även för fällning av träd med beteckningen n_1 (a_1).

3 Konsekvenser

3.1 Bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kapitlet 3 § miljöbalken. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats.

Bedömningen är att den befintliga miljön inte har sådana värden eller en sådan sårbarhet och att planens storlek och dess risker för människors hälsa och miljön inte är av en sådan omfattning att denna kan antas leda till betydande miljöpåverkan.

Riksintressen för kommunikation

Baserat på den genomförda riskutredningen bedömer stadsbyggnadskontoret att påverkan på riksintressena för kommunikation *E6/E22/E20/Yttre Ringvägen* och *Kontinentalbanan* är acceptabla.

3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa

Stadsbild och landskapsbild

Eftersom planområdet redan är bebyggt och ligger i anslutning till befintliga verksamheter samt infrastruktur bedöms inte planförslaget genomförande innebära någon större förändring avseende stads- och landskapsbild.

Kulturmiljö och arkeologi

Ingen utpekad värdefull bebyggelse- eller kulturmiljö finns inom planområdet. Inget känt fornlämningsområde finns inom området.

Naturmiljö och grönstruktur

Naturvärdena inom planområdet är kopplade till den enkelsidiga pileallén längs Lockarpsvägen. Avsikten är att allén kommer att sparas varmed inga konsekvenser för naturmiljön bedöms uppstå.

Risker och säkerhet

En riskutredning för planområdet har tagits fram (Afy, 2022b). Planområdet ligger intill E6/E20/E22/Yttre Ringvägen och järnvägen Kontinentalbanan, vilka är utmärkta somleder för transport av farligt gods. Gällande skyddsavstånd för markanvändning invid led för farligt gods i Skåne län underskreds avseende användningen kontor (RIKTSAM). Syftet med utredningen har således varit att utreda risknivåerna i området och föreslå eventuella riskreducerande åtgärder.

Avseende riskerna med transporter av farligt gods på Kontinentalbanan har beräkningar av individrisken gjorts. Individrisken når som mest upp till nivåer på 10^{-8} per år, vilket innebär att oacceptabel nivå aldrig nås. Individrisknivån är lägre än 10^{-7} per år vilket medför en acceptabel individrisknivå på alla avstånd från järnvägen. Detta gäller oavsett om personer vistas inomhus eller utomhus. Den huvudsakliga anledningen till den låga individrisknivån är troligen att antalet transporter med farligt gods är låg längs järnvägslinjen.



Individrisknivåer är lägre än 10^{-7} på alla avstånd. Grön linje visar individrisknivå 10^{-8} . Individrisken ligger således under den gräns där risker kan kategoriseras som små. De studerade järnvägssträckorna har avgränsats till en kilometer längs Kontinentalbanan. (Afrj, 2022b)

Sammanfattningsvis bedöms risknivåerna som farligt godstransporterna på järnvägen ger upphov till vara mycket låga. Individriskberäkningen visar att individrisken är under det nedre toleranskriteriet inom hela planområdet. Det betyder att individrisken från järnvägen bedöms som acceptabel där bebyggelse är planerad. Individrisken överskrider aldrig det övre toleranskriteriet, vilket gör att inga åtgärder krävs.

Den låga individrisken i kombination med ett relativt lågt personantal inom området medför att samhällsrisken inte bedöms bli dimensionerande med avseende på riskbilden för planområdet. Således har ingen kvantitativ analys av samhällsrisken genomförts.

Vad gäller riskerna för transporter av farligt gods på E6/E20/E22/Yttre Ringvägen innebär planförslaget att kontor föreslås som närmast 50 meter från leden, vilket innebär att riktlinjerna i RIKTSAM inte uppfylls. De platsspecifika förhållandena gör det däremot möjligt att minska risknivån. E6/E20/E22/Yttre Ringvägen bedöms ligga cirka sex meter lägre än planområdet vilket innebär att inga vätskor eller tung gas kommer sprida sig mot planområdet. Dessutom avgränsas området mot motorvägen med tät växtlighet vilket skyddar mot flyktiga gaser. Eftersom höjdskillnaden är stor förväntas effekten av en pölbrand eller explosion på motorvägen påverka planområdet mycket lite.

Då utsläpp av gaser (giftiga och brandfarliga), brandfarliga vätskor samt explosiva varor har en mycket liten påverkan på området bedöms skyddsavståndet kunna minskas till 50 meter för kontor.

Förutsatt att riskbilden med avseende på riskkällor inte förändras väsentligt bedöms föreslagna byggnation godtagbar ur riskhänseende.

Luftkvalitet

Detaljplanens genomförande bedöms inte påverka luftkvaliteten väsentligt. Den ökade trafikeringen till följd av planförslaget bedöms som marginell i förhållande till trafikeringen i det anslutande vägnätet med bland annat E6/E20/E22/Yttre Ringvägen.

Vattenkvalitet

Dagvatten från planområdet kommer även fortsättningsvis avledas via kommunal dagvattenledning till en fördröjningsdamm nordöst om planområdet och vidare till Risebergabäcken. Risebergabäcken rinner vidare till Sege å med slutlig recipient Öresund. Sege å omfattas av miljökvalitetsnormer för ytvatten. Den ekologiska statusen för Sege å: Havet – Torrebergabäcken är otillfredsställande. Målet är att uppnå god ekologisk status 2033. Kemisk ytvattenstatus uppnår ej god status.

Sammantaget bedöms ett genomförande av detaljplanen inte medföra någon risk för försvarande av att uppnå mål för miljökvalitetsnormer för vatten.

Om rekommenderade åtgärder avseende fördröjning och rening av dagvatten, som beskrivs i kapitel 2.5, genomförs bedöms det som positivt för vattenkvaliteten.

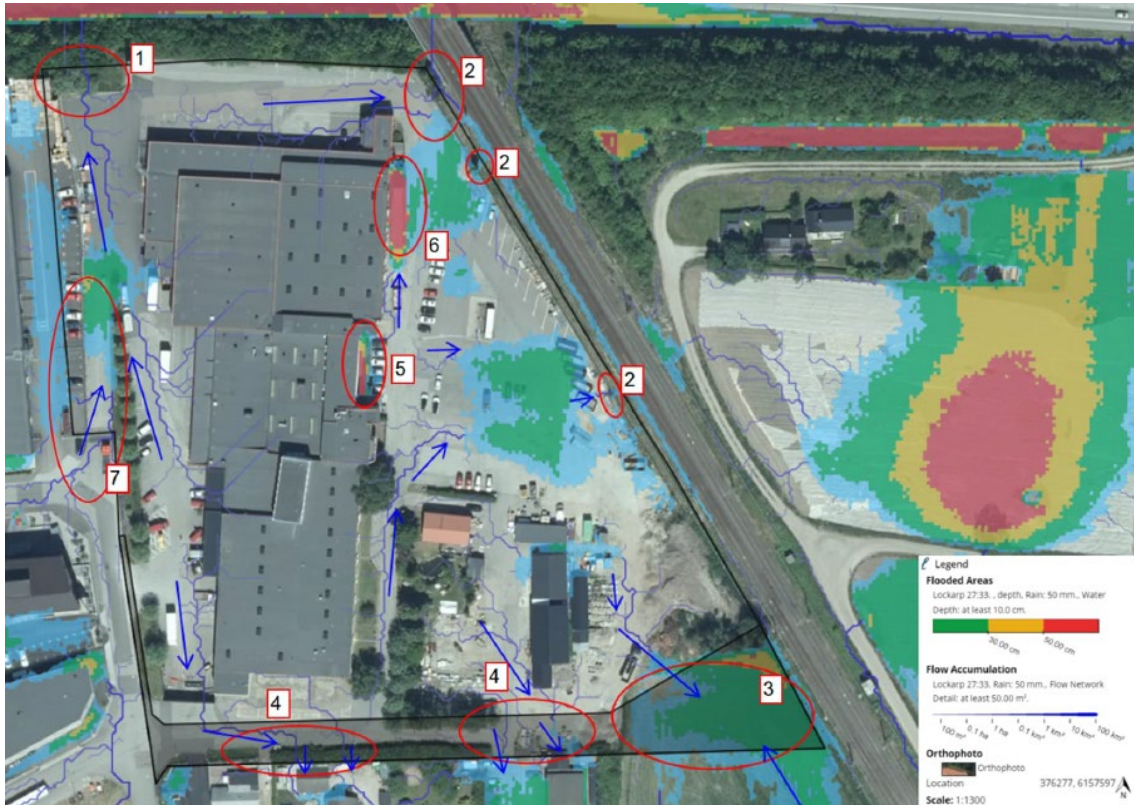
Skyfall

En översiktlig skyfallsutredning för fastigheterna Lockarp 27:33 m.fl. har genomförts med syfte att utreda den volym med vatten som behöver tas om hand vid skyfall samt tydliggöra hur vattnet kan hanteras (Afry, 2022a).

Skyfallsanalysen har gjorts med en uppskattad nederbördsvolym 50 millimeter. Ny byggnation har studerats med befintlig marknivå.

Befintlig situation

Inom planområdet finns lågpunkter där skyfallsvattnet ansamlas vid befintlig situation, se figur nedan. Det förekommer huvudsakligen vattendjup på upp till 0,3 meter. Vid två platser uppstår mycket djupt vatten, vid nedsänkt ramp och ljusgård.



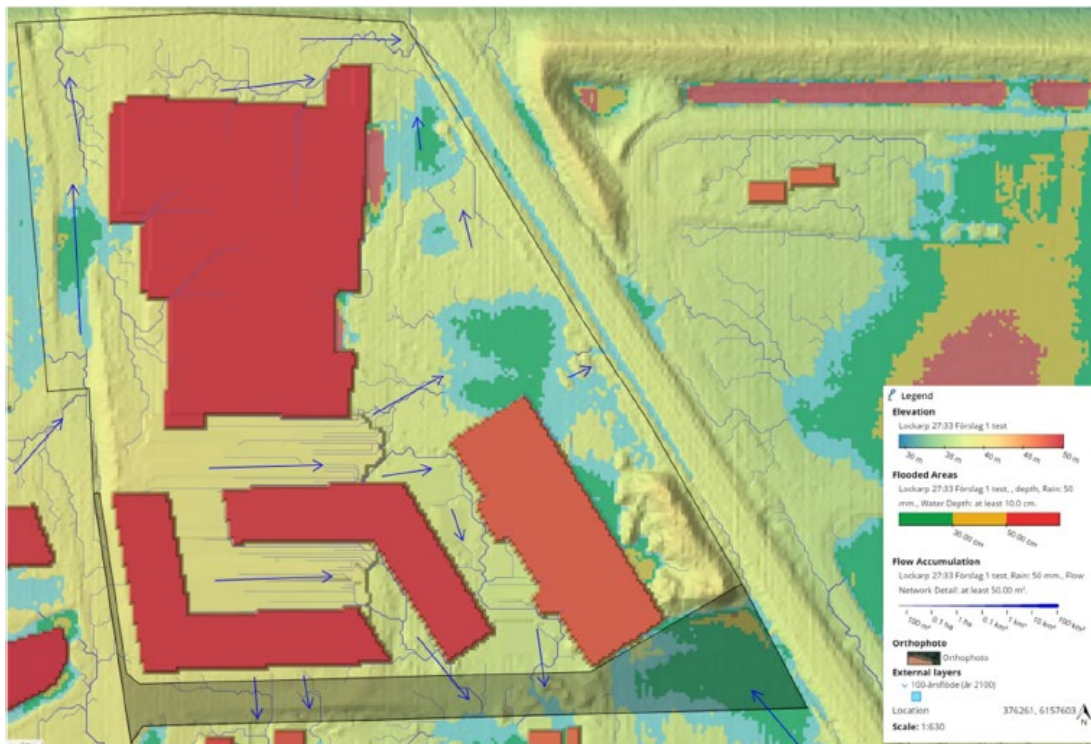
Vattendjup vid skyfall för befintlig situation, planområdet är markerat med svart linje. Ytan i söder som utgör allmän platsmark är skuggad. Vattendjup som är lägre än 0,1 meter visas i ljusblå färg, grön färg representerar ett vattendjup på 0,1 - 0,3 meter, gul färg 0,3 – 0,5 meter och ett vattendjup över 0,5 meter representeras av röd färg. Blå pilar visar riktning på rinnvägar och röd cirkel visar kritiska platser inom utredningsområdet.

Kritiska platser inom planområdet är markerade med röd cirkel i figuren ovan.

- 1) Rinnväg leder dagvattnet norrut mot E6/E20/E22/Yttre Ringvägen.
- 2) Rinnvägar leder dagvattnet yttledes över till järnvägsspårets dike. Järnvägsspåret översvämmas inte men dike belastas.
- 3) Lågpunkt i sydöstra hörnet där cirkulationsplats planeras där det uppstår stor vattenansamling. Avrinningen till lågpunkt sker både från norr och söder.
- 4) Dagvatten rinner söderut i utredningsområdet ner mot enfamiljsbostäder och industribyggnad. Avrinning till lågpunkt sker även från området söder om planområdet.
- 5) Ljuskärr till källare översvämmas med ett vattendjup upp till cirka 1,2 meter. Analysen tar inte hänsyn till om vatten rinner in i byggnad.
- 6) Ramp ner till källarplan översvämmas med ett vattendjup upp till cirka 1,3 meter. Analysen tar inte hänsyn till om vatten rinner in i källare.
- 7) Yttledes vatten rinner in på fastigheten från väg och närliggande fastigheter.

Utformningsförslag 1

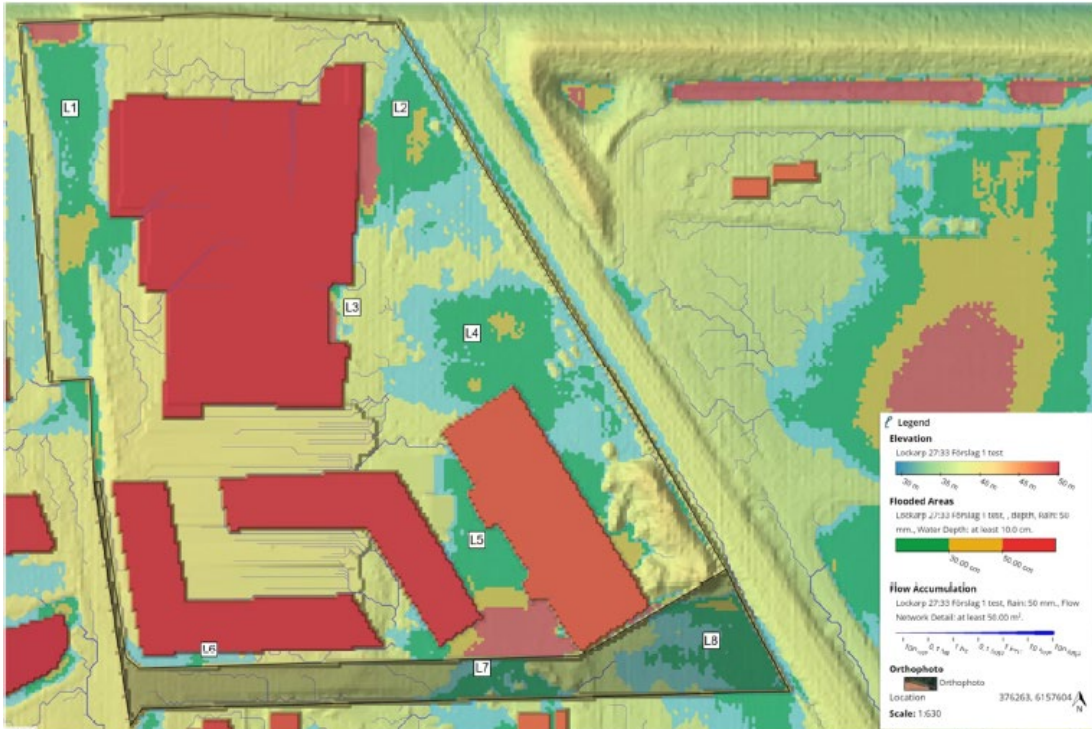
I figuren nedan visas maxdjup för ett 50 millimeters regn vid ny utformning av byggnation inom fastigheten, utformningsförslag 1. Avrinningen är i stora drag liknande den befintliga situationen gällande kritiska punkter. Merparten av det stående vattnet har mindre djup än 0,3 meter, vilket kan ses som en godtagbar situation. Ramp samt ljusgård som är nedsänkta får ett vattendjup som överstiger 0,5 meter.



Skysfall utformningsförslag 1 utan avgränsning mot omkringliggande mark. Nya byggnader är inritade på befintlig marknivå. Vattendjup som är lägre än 0,1 meter visas i ljusblå färg, grön färg representerar ett vattendjup på 0,1 - 0,3 meter, gul färg 0,3 – 0,5 meter och ett vattendjup över 0,5 meter representeras av röd färg. (Afry, 2022a)

I figuren på nästa sida redovisas lågpunkter som använts för volymberäkning. I norra delen av L1 och södra delen av L5 uppstår ett vattendjup över 0,5 meter (röd zon) på grund av att vattnet hindrats från att rinna norr mot motorväg respektive söder ner mot väg på allmän platsmark. Avgränsningen har gjorts för att ta fram den volym som uppstår på kvarteretsmark respektive allmän platsmark inom planområdet. I verkligheten kommer detta vattendjup inte att uppstå, utan vattnet kommer att rinna vidare om inte fördröjningsyta skapas eller att marknivåer justeras. I lågpunkterna L2 och L3 uppstår även vattendjup över 0,5 meter vilket är förväntat då det är en nedsänkt ramp respektive ljusgård vid dessa ytor.

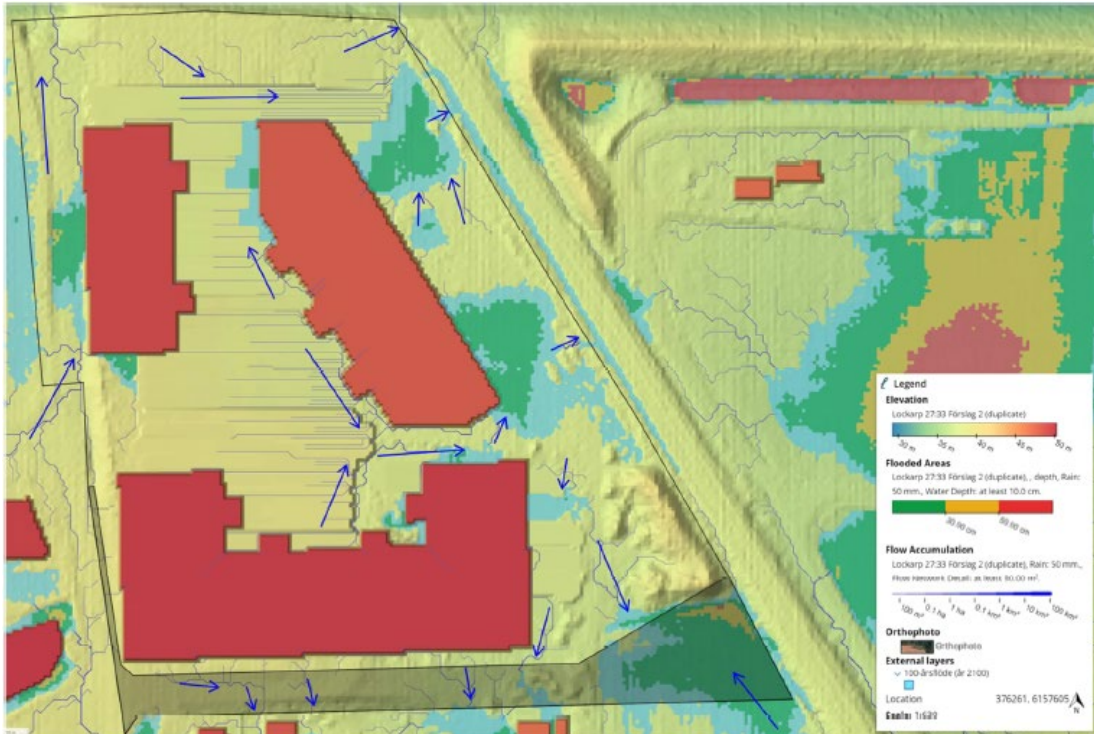
Vattenvolymen för stående vatten i lågpunkter på kvarteretsmark bedöms uppgå till cirka 1 400 kubikmeter och på allmän platsmark till cirka 160 kubikmeter.



Lågpunkter inom utredningsområdet utformningsförslag 1 som använts för uppskattning av volym vid 50 millimeter nederbörd. Vattendjup som är lägre än 0,1 meter visas i ljusblå färg, grön färg representerar ett vattendjup på 0,1 - 0,3 meter, gul färg 0,3 – 0,5 meter och ett vattendjup över 0,5 meter representeras av röd färg. (Afry, 2022a)

Utformningsförslag 2

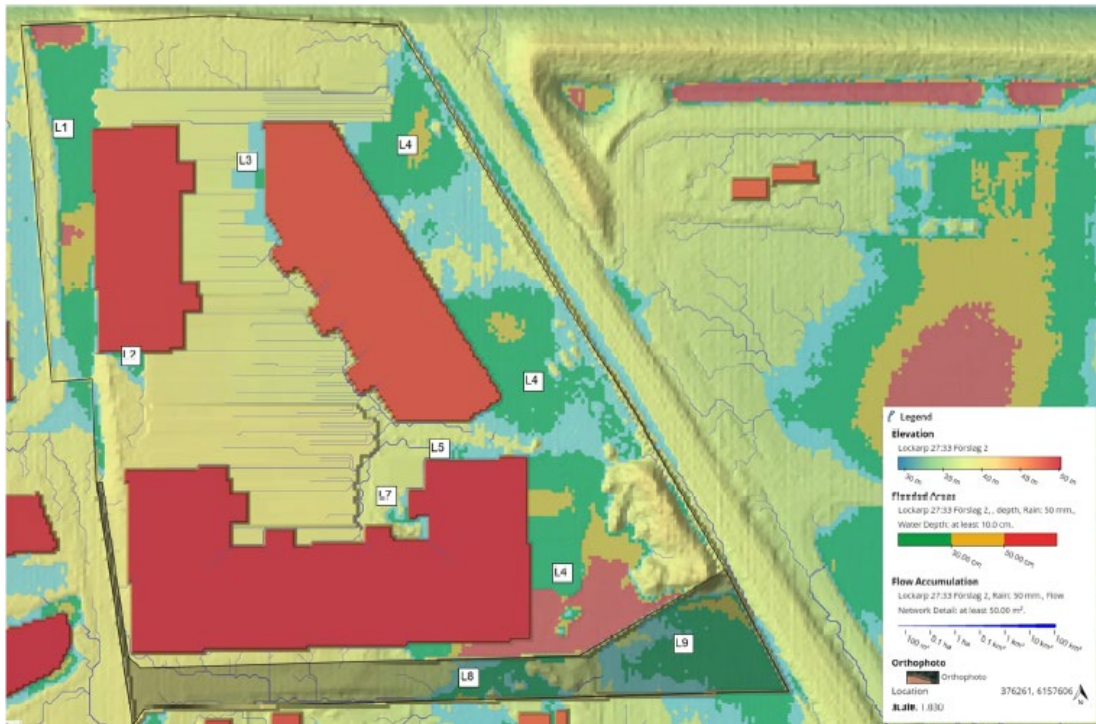
I figuren nedan visas maxdjup för ett 50 millimeters regn vid ny utformning av byggnation inom fastigheten, utformningsförslag 2. Avrinningen är i stora drag liknande den ursprungliga situationen gällande kritiska punkter. Merparten av det stående vattnet är mindre än 0,3 meter i vattendjup, vilket kan ses som en godtagbar situation.



Skyfall utformningsförslag 2 utan avgränsning mot omkringliggande mark. Nya byggnader är inritade på befintlig marknivå. Vattendjup som är lägre än 0,1 meter visas i ljusblå färg, grön färg representerar ett vattendjup på 0,1 - 0,3 meter, gul färg 0,3 – 0,5 meter och ett vattendjup över 0,5 meter representeras av röd färg. (Afry, 2022a)

I figuren nedan redovisas lågpunkter som använts för volymberäkning. I norra delen av L1 och södra delen av L4 uppstår ett vattendjup över 0,5 meter (röd zon) på grund av att vattnet hindrats från att norrut mot motorväg respektive söderut ner mot väg på allmän platsmark. Avgränsningen har gjorts för att ta fram den volym som uppstår på kvartersmark respektive allmän platsmark. I verkligheten kommer detta vattendjup inte att uppstå, utan dagvattnet kommer att rinna vidare om inte fördröjningsyta skapas eller att marknivåer justeras.

Vattenvolymen för stående vatten i lågpunkter på kvartersmark bedöms uppgå till cirka 1600 kubikmeter och på allmän platsmark till cirka 220 kubikmeter.



Övergripande skyfallsutredning, utformningsförslag 2. Vattendjup som är lägre än 0,1 meter visas i ljusblå färg, grön färg representerar ett vattendjup på 0,1 - 0,3 meter, gul färg 0,3 – 0,5 meter och ett vattendjup över 0,5 meter representeras av röd färg. (Afrj, 2022a)

Skyfallsåtgärder

Nedsänkta större ytor kan användas för kontrollerad översvämning för att skydda befintliga byggnader. För att hantera skyfall bör höjdsättning av mark göras så att mindre känsliga ytor kan fungera som tillfälliga översvämningssytor med ett grunt vattendjup. Vattennivån bör inte överstiga 0,3 meter för översvämningssytor. I utvecklingsförslagen inritade parkeringsytor med träd mellan parkeringsplatserna kan sänkas ner så att plats för skyfallshantering kan skapas.

Längs med fastighetsgränser kan svackdiken placeras för att skapa fördröjning och reducera mängden vatten som rinner vidare mot omkringliggande fastigheter, järnvägsspår och motorväg. För att skapa en större volymkapacitet som hanterar skyfall kan makadamdike och svackdike kombineras i form av ett nedsänkt makadamdike.

Befintlig fastighet och framtida exploateringsförslag har en hög hårdgörningsgrad i ungefär lika stor grad. Flödesberäkningar visar inte på någon direkt skillnad på flöde och avrinning mellan befintlig situation och utvecklingsförslagen. Sammantaget verkar någon ökad risk för omgivande mark och fastigheter inte föreligga.

Markföroreningar

Med miljöhistorisk inventering som grund har en miljöteknisk markundersökning genomförts inom den del av fastigheten Lockarp 27:33 som utgör kvartersmark (Miljöfirman Konsult Sverige AB, 2022). Markundersökningen omfattade provtagning av jord och installation av grundvattenrör. Totalt 76 jordprover har uttagits och av dessa har 19 prover analyserats på laboratorium. Följande analyser på laboratorium har utförts:

- På 16 jordprov utfördes analys av metaller (antimon, arsenik, barium, kadmium, kobolt, krom, koppar, kvicksilver, molybden, nickel, bly, vanadin och zink).
- På 16 jordprov utfördes analys av PAH (polycykliska aromatiska kolväten).

- På åtta jordprov utfördes analys av oljekolväten (alifater, aromater, bensen, toluen, etylbensen och xylener).
- På fyra jordprov utfördes analys med avseende på PCB (polyklorerade bifenyler).

Föreslagen markanvändning är kontor och verksamheter, vilket medför klassningen mindre känslig markanvändning enligt Naturvårdsverkets terminologi. Därför har dessa riktvärden för klassning av analyserade prover använts.

Baserat på utförd undersökning uppfylls riktvärdena för mindre känslig markanvändning. Eftersom inga föroreningar påvisats i marken finns det inga risker för människor eller miljö inom området. Jord klassad som känslig mark kan fritt återanvändas inom aktuell fastighet.

Inget grundvatten noterades i installerade rör på sju meter under markytan vid mätningarna.

Utifrån resultatet från markundersökningen bedöms inte behov av provtagning på marken som planläggs som allmän plats för gata finnas.

Omgivningsbuller

Buller från industriell verksamhet

En bullerutredning avseende externt industribuller har genomförts (Ramböll, 2022). Bullerutredningen är baserad på två möjliga utvecklingsförslag för planområdet. Det behöver noteras att detaljplanen även möjliggör andra byggnadsplaceringar och därmed delvis andra bullersituationer.

Tidsperiod	Riktvärde bostäder	
	Ekvivalent ljudnivå L_{Aeq} (dBA)	Maximal ljudnivå L_{Aeq} (dBA)
Dagtid, kl 06-18	50	-
Kvällstid, kl 18-22	45	-
Natt, kl 22-06	40	55
Dagtid, söndag och helgdag	45	-

Bullervillkor enligt Naturvårdsverkets rapport 6538 Vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller, nyetablerad industri.

Utöver riktvärdena ovan gäller att maximala ljudnivåer ($L_{Fmax} > 55$ dBA) inte bör förekomma nattetid klockan 22–06 annat än vid enstaka tillfällen. Vissa ljudkaraktärer är särskilt störningsframkallande. I de fall verksamhetens buller karaktäriseras av ofta återkommande impulser som vid nitningsarbete, lossning av metallskrot och liknande eller innehåller ljud med tydligt hörbara tonkomponenter bör värdena i tabellen sänkas med fem decibel (dBA). I de fall den bullrande verksamheten endast pågår en del av någon av tidsperioderna ovan, eller om ljudnivån från verksamheten varierar mycket, bör den ekvivalenta ljudnivån bestämmas för den tid då den bullrande verksamheten pågår. Dock bör den ekvivalenta ljudnivån bestämmas för minst en timme, även vid kortare händelser.

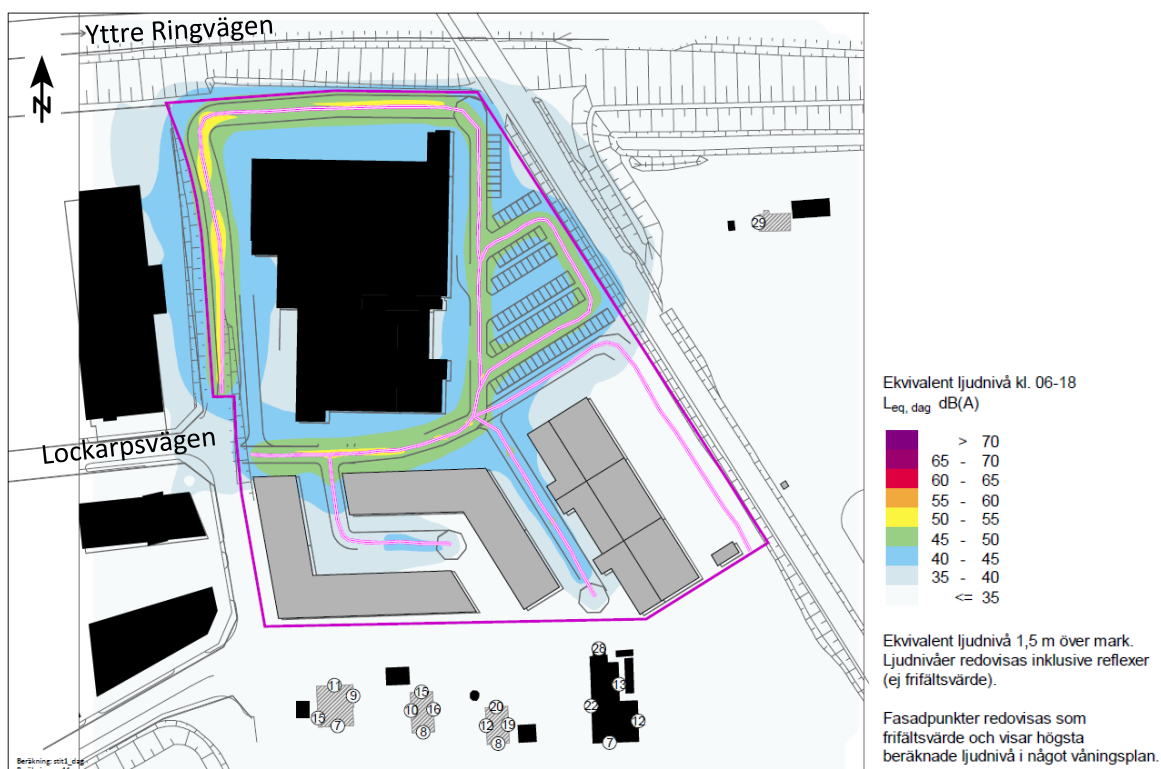
Nivåerna i tabellen ovan avser immissionsvärden vid bostäder, förskolor, skolor och vårdlokaler. De gäller utomhus vid fasad och vid uteplatser och andra ytor för utevistelse i bostadens närhet.

Till industriverksamhet räknas alla arbetsmoment som pågår inom ett verksamhetsområde, det vill säga innanför anläggningens avgränsade areal. Tillfälliga ombyggnadsarbeten räknas inte med i verksamhetens buller. Allmän praxis anger att när exempelvis en lastbil lämnar ett verksamhetsområde (och kör ut på allmän väg) upphör ansvaret för bullergenereringen, det vill säga då räknas trafikering av motorfordon som en del i den allmänna trafiken.

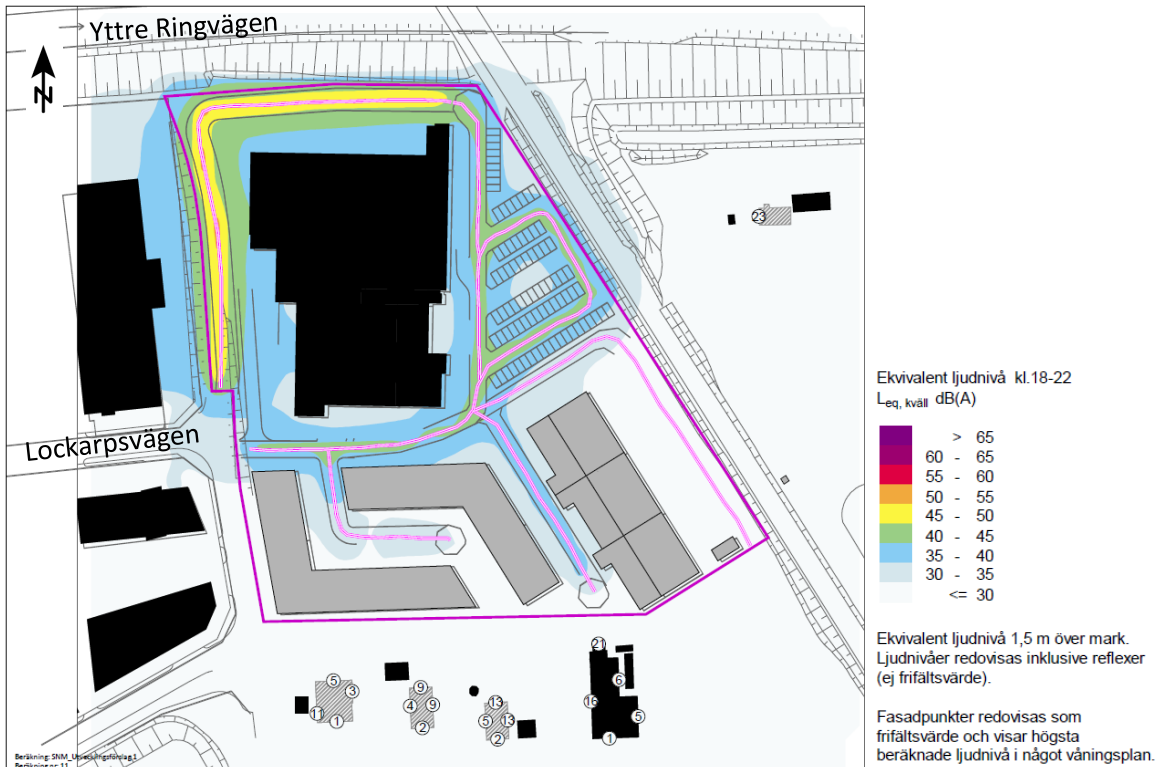
De studerade utvecklingsförslagen inom planområdet bedöms huvudsakligen ge upphov till buller som alstras av trafiken till och från området. Buller som alstras från fasta installationer har inte beräknats i utredningen. Buller från fasta installationer som fläktar och kylmaskiner bör kunna begränsas genom att ställa krav på hur mycket utrustningen får bullra.

Enligt bullerutredningen kan utveckling av planområdet ske enligt de två olika utvecklingsförslagen. Beräkning av buller som alstras av trafiken inom planområdet visar att riktvärdena för externt industribuller vid de befintliga bostadshusen söder om planområdet klaras för förslag 1 och 2, se bullerutbredningskartor nedan.

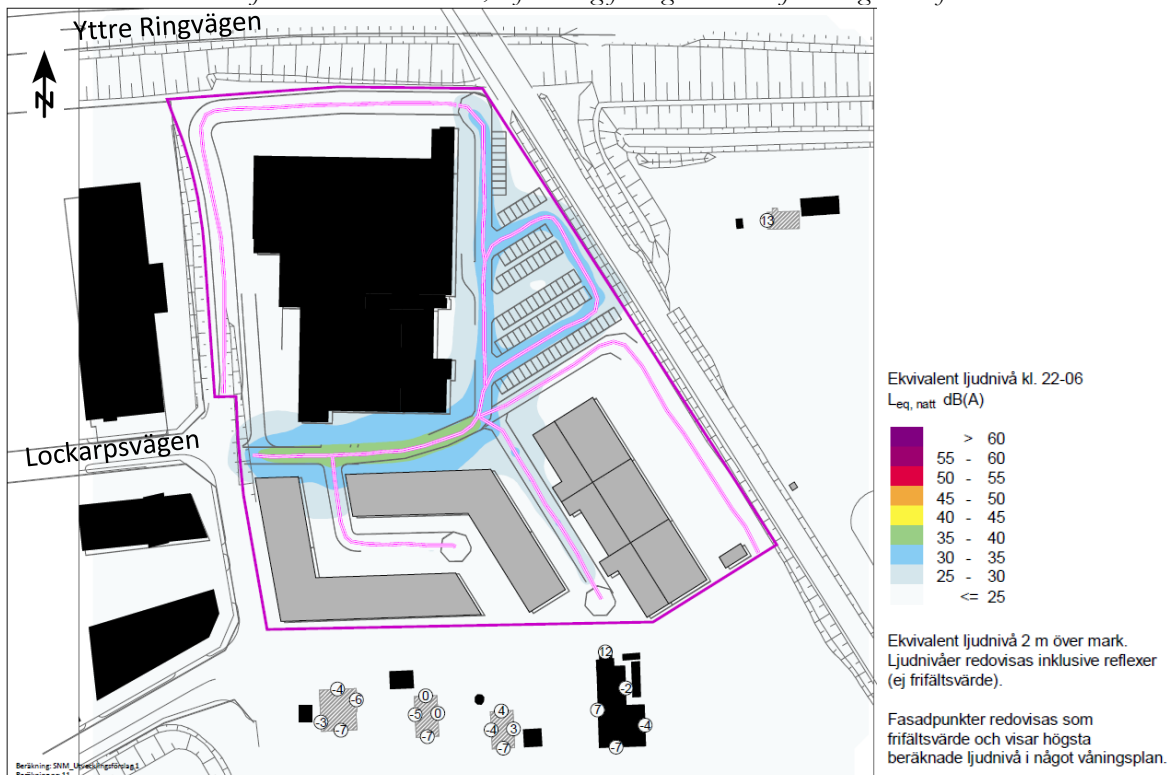
Vid fastigheten Lockarp 27:5, öster om järnvägen, beräknas riktvärdena för externt industribuller utomhus att klaras.



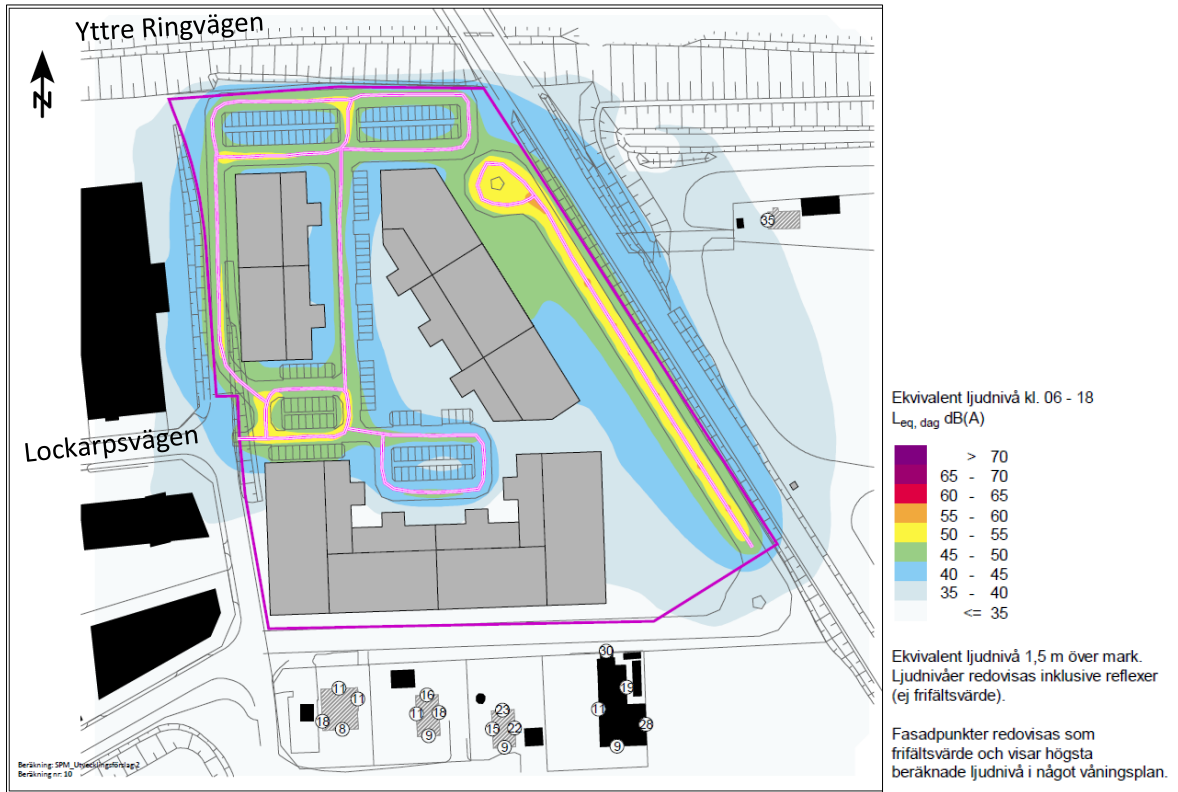
Industribuller ekvivalent ljudnivå klockan 06-18, utformningsförslag 1. Lila linje visar gränsen för kvartersmark.



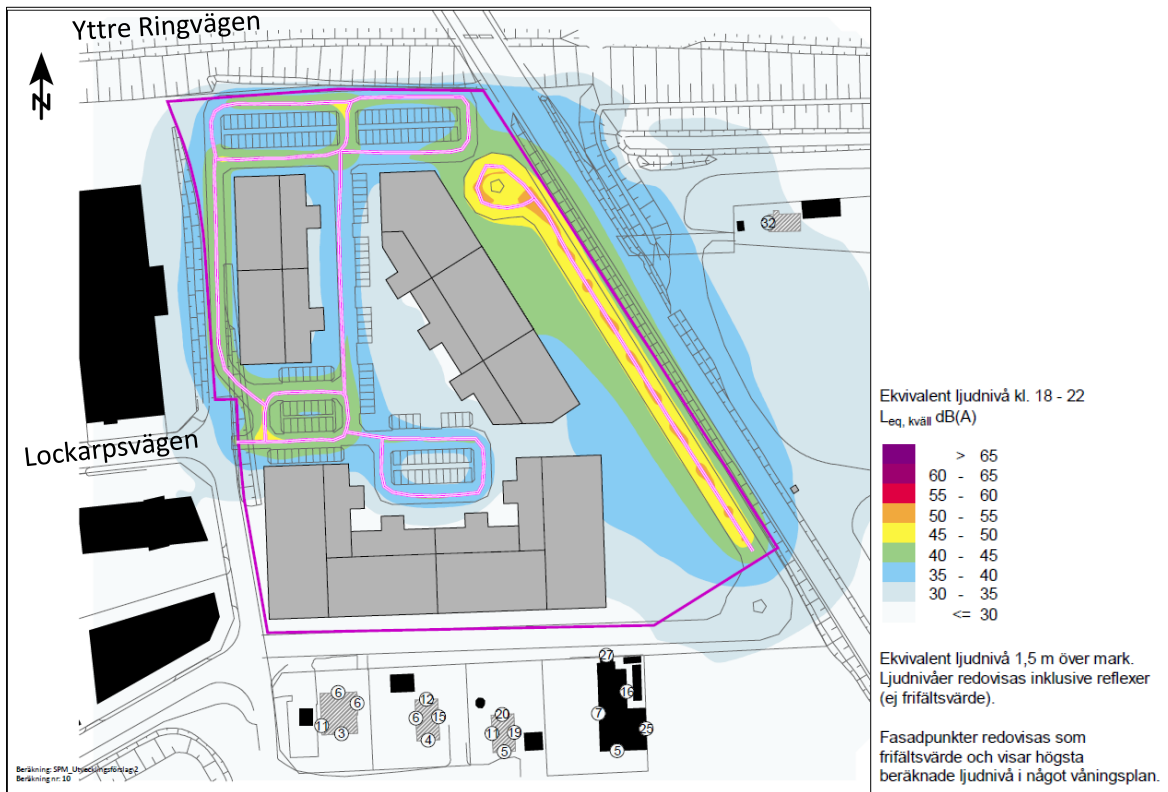
Industribuller ekvivalent ljudnivå klockan 18-22, utformningsförslag 1. Lila linje visar gränsen för kvartersmark.



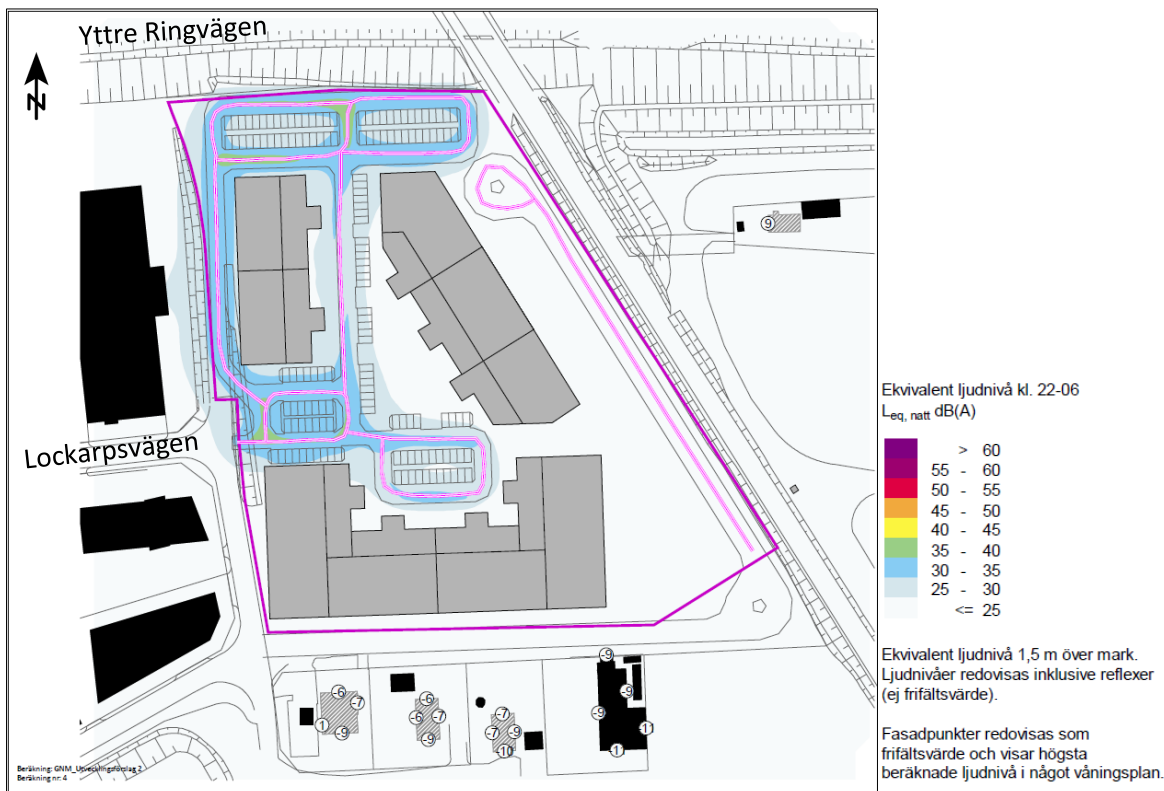
Industribuller ekvivalent ljudnivå klockan 22-06, utformningsförslag 1. Lila linje visar gränsen för kvartersmark.



Industribuller ekvivalent ljudnivå klockan 06-18, utformningsförslag 2. Lila linje visar gränsen för kvartersmark.



Industribuller ekvivalent ljudnivå klockan 18-22, utformningsförslag 2. Lila linje visar gränsen för kvartersmark.



Industribuller ekvivalent ljudnivå klockan 22-06, utformningsförslag 2. Lila linje visar gränsen för kvartersmark.

Trafikbuller

Genomförandet av detaljplanen Dp 5644 möjliggör en bussdepå inom fastigheten Lockarp 31:1 med flera söder om planområdet. Trafiken till och från bussdepån kommer att gå på den planerade allmänna gatan i aktuellt planförslag (dp 5781) som förväntas att få 1 600 fordonrörelser per dygn, varav 25 procent tung trafik. Antalet fordonrörelser utgår från förväntad trafik för prognosåret 2040, till vilken den trafik som genereras av bussdepån har adderats. I det totala antalet fordonrörelser ingår även trafiken som verksamheter inom fastigheten Lockarp 27:33 beräknas alstra.

Fordonrörelserna är mer specifikt beräknade enligt:

- 1 175 lätta fordon till och från bussdepån
- 0 lätta fordon till och från Lockarp 27:33
- 388 bussar till och från bussdepån
- 15 transporter till och från bussdepån (både paketbilar och tunga fordon)
- 35 transporter till och från Lockarp 27:33 (både paketbilar och tunga fordon)

En bullerutredning har tagits fram inom ramen för Dp 5644 som omfattar trafikbuller på den allmänna gatan (*Efterklang 2023-03-10*). Förändringen av gatan tolkas som väsentlig ombyggnad. Beräkningsresultaten för vägbuller jämförs därför med riktvärdena i proposition 1996/97:53, se tabell nedan.

För att en god miljö kvalitet ska nås vid befintliga bostäder enligt infrastrukturpropositionen 1996/97:53, och anknytande dokument från centrala myndigheter, bör i normalfallet följande nivåer underskridas (frifältsvärden).

	Bostads fasad (Leq _{24h})	Bostads uteplats (Leq _{24h})	Bostads uteplats (L _{max})
Vid väg	55 dBA	~55 dBA ^{II)}	70 dBA ^{I)}
Vid spår	60 dBA	55 dBA	70 dBA ^{I)}

Riktvärden för buller vid befintliga bostäder (frifältsvärden). I) Tidsvägning Fast. Får överskridas max 5 gånger per genomsnittlig maxtimme dag och kväll (klockan 06-22). II) Propositionen har inte någon angivelse för ekvivalent nivå för buller från vägtrafik vid uteplats.

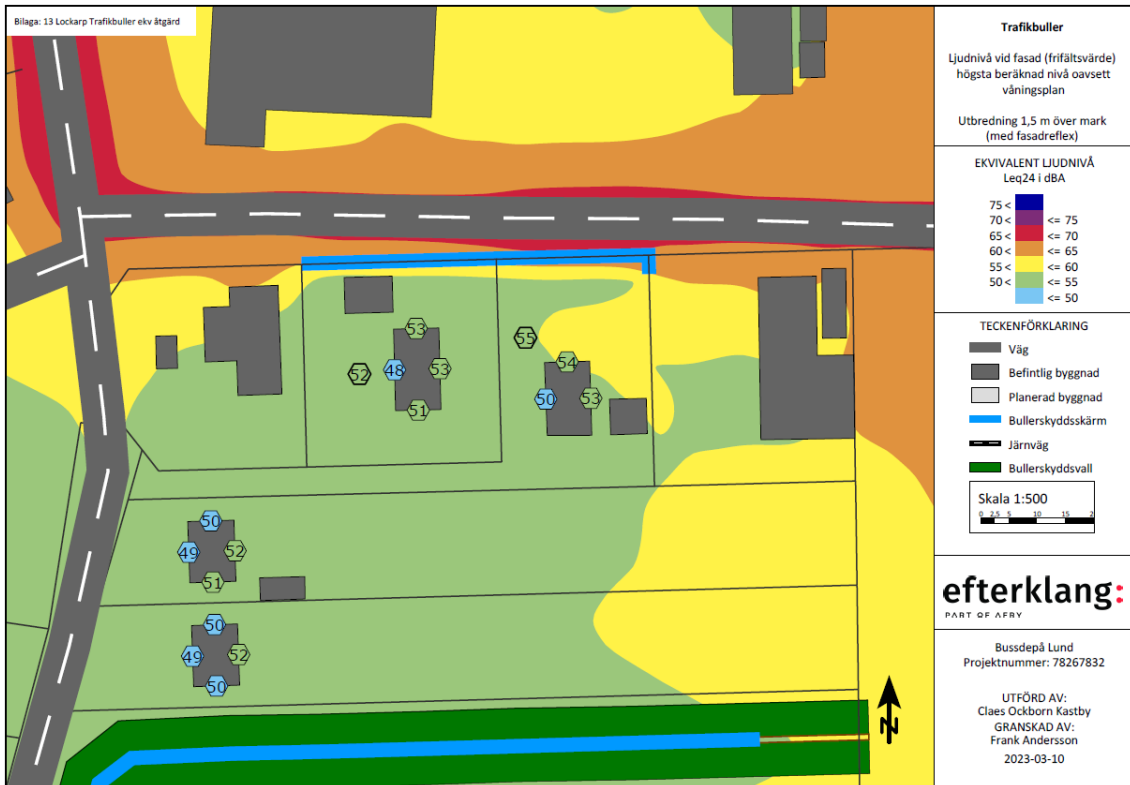
För att avskärma trafikbuller föreslår utredningen att ett bullerskyddsplank uppförs längs gatans södra sida. Bullerskyddsplanket ska vara minst två meter högre än gatans höjd och sträcka sig längs fastigheternas Lockarp 27:17 och Lockarp 27:27 norra fastighetsgränser. Fastigheterna Lockarp 27:31 och Lockarp 27:31 utgör inte bostäder.

Ekvivalent ljudnivå med föreslaget bullerskyddsplank har beräknats för väg och järnväg sammanlagt. Vid bostadsfasad blir ekvivalentnivån som högst 54 dBA (Lockarp 27:27). Det understiger riktvärdet för vägbuller (55 dBA). Ingen av de berörda bostadsfastigheterna saknar möjlighet till uteplats med ekvivalenta nivåer under 55 dBA. Det kan konstateras att ekvivalentnivån vid fasad stiger med endast en decibel för bostadsfastigheterna Lockarp 27:17 och Lockarp 27:27.

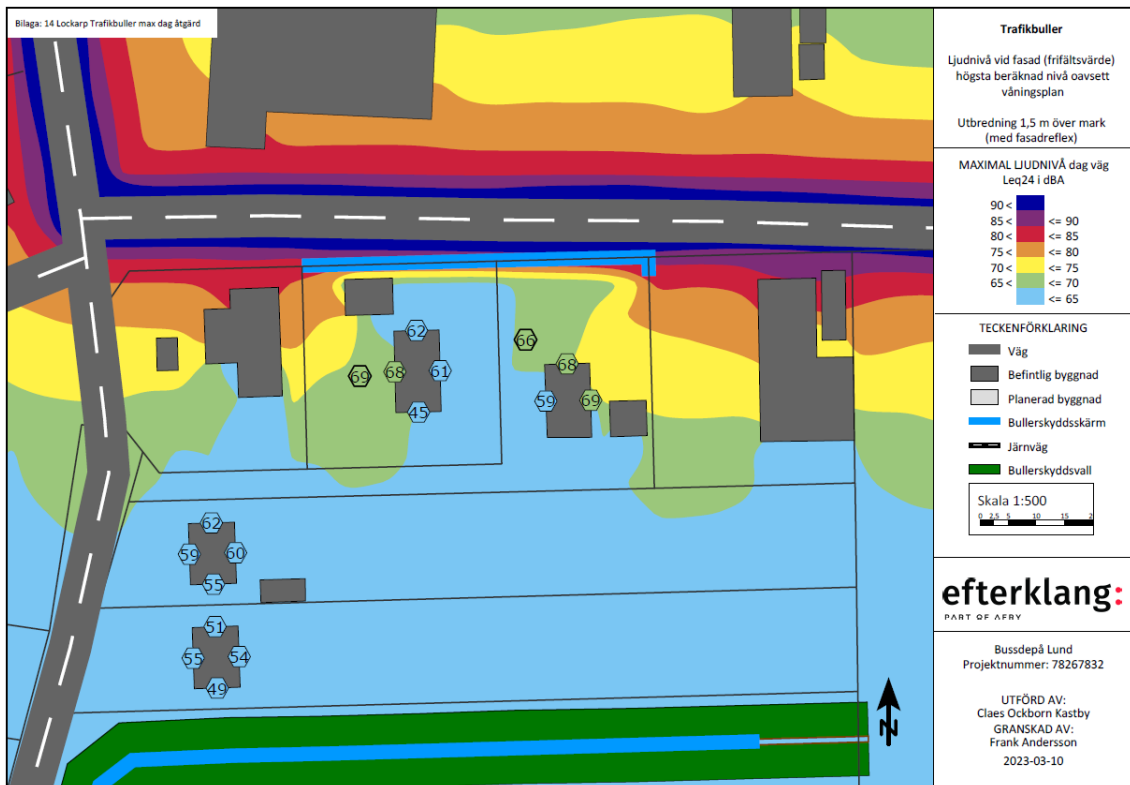
Maximal ljudnivå med föreslaget bullerskyddsplank har beräknats för vägbuller, både dagtid och nattetid. Den högsta maximalnivån för vägbuller vid bostads fasad dagtid blir 69 dBA (Lockarp 27:27). Det finns inget riktvärde att jämföra det resultatet med. Båda bostadsfastigheter har tillgång till uteplatser där ljudnivåerna för maximalt vägbuller understiger riktvärdet om 70 dBA.

Den högsta maximalnivån för vägbuller vid bostads fasad nattetid blir 73 dBA (Lockarp 27:27). Det finns inget riktvärde att jämföra det resultatet med.

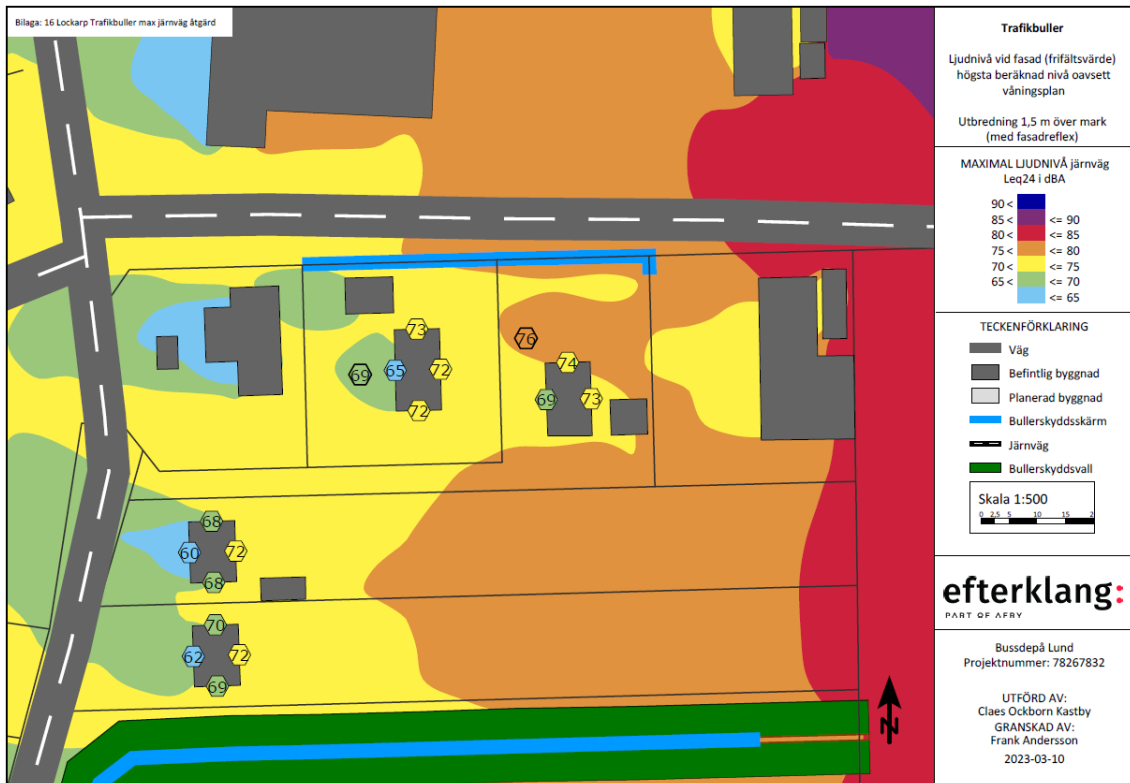
Det kan konstateras att de maximala ljudnivåerna av trafikbuller ökar vid bostadsfastigheterna.



Beräknade ekvivalenta nivåer för trafikbuller (väg och järnväg sammanlagt) med bullerskärmande åtgärd. Blå linjer betecknar bullerskyddsplank. Mörkgrön yta betecknar bullerskyddsvall. (Efterklang, 2023)



Beräknade maximalnivåer för vägbuller dagtid. Blå linjer betecknar bullerskyddsplank. Mörkgrön yta betecknar bullerskyddsvall. (Efterklang, 2023)



Beräknade maximalnivåer för järnvägsbuller nattetid. Blå linjer betecknar bullerskyddsplank. Mörkgrön yta betecknar bullerskyddsvall. (Efterklang, 2023)

Trafikkonsekvenser

Planområdet är placerat i befintligt verksamhetsområde i Lockarp och gator inom området och anslutande gator är anpassade för tung trafik. Trafikökningen till följd av detaljplanen bedöms som marginell och bedöms inte påverka framkomligheten eller säkerheten i närområdet. Trafiksäkerheten för de gående bedöms öka något till följd av den föreslagna gångbanan på Lockarpsvägens östra sida och den föreslagna gång- och cykelbanan längs den planerade gatan.

3.3 Ekonomiska konsekvenser

Exploateringsavtal

Ett exploateringsavtal ska upprättas, som reglerar kostnader för bland annat anläggande av gata.

Övriga ekonomiska konsekvenser

Eventuell nödvändig flytt eller ombyggnad av gas-, VA-, tele- och elledningar på kvartersmark bekostas av fastighetsägaren.

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

3.4 Konsekvenser för fastigheter

Fastighet Lockarp 27:33

Detaljplanens genomförande innebär att del av fastigheten genom fastighetsbildning kommer att överföras till allmän platsmark för gata.

Övrig del planläggs som kvartersmark och nuvarande markanvändning bekräftas.

Fastighet Domkraften 4

Detaljplanens genomförande innebär inga förändringar för fastigheten. Del av fastigheten planläggs och nuvarande markanvändning bekräftas.

Servitut

Eftersom del av kvartersmarken inom fastigheten Lockarp 27:33 omvandlas till allmän platsmark för gata, kommer officialservituten 23/1981.2, 45/1986.1, 45/1986.2 och 45/1986.3 att släckas. Dessa servitut ger idag fastigheterna Lockarp 27:15, 27:17, 27:27, 27:31 och 27:32 rättighet att använda gata på kvartersmark i Lockarp 27:33.

Lockarp 27:17 och 27:27 använder inte servituten i dagsläget. En sluttning och vegetation hindrar access mellan fastigheterna och servitutsområdena. Lockarp 27:27 är en skafttomt med direktaccess till Lockarpsvägen och vägnätet. Lockarp 27:17 har ett avtalsservitut för väg som lastar 27:27. Då ovan nämnda officialservitut släcks vore det lämpligt om detta avtalsservitut omvandlades till ett officialservitut.

Lockarp 27:31 når i dagsläget Lockarpsvägen och vägnätet via en utfart mot väster. Denna utfart berörs inte av planförslaget.

3.5 Samhällskonsekvenser

Näringsliv

Detaljplanen medger uppförande av nya byggnader vilka bidrar till utvecklingen av näringslivet och möjligheten att skapa och behålla arbetstillfällen i kommunen.

Tillgänglighet

Planområdet är tillgängligt för personer med olika fysiska förutsättningar och behov.

4 Genomförande

4.1 Organisatoriska genomförandefrågor

Kommunen ansvarar genom fastighets- och gatukontoret för genomförandet av de delar av detaljplanen som utgörs av allmän platsmark. Respektive fastighetsägare ansvarar för utbyggnaden av de delar som utgörs av kvartersmark.

Frågor om markköp, lantmåteriförrättningar, ledningar och avtal ska samordnas mellan fastighetsägarna inom planområdet.

E.ON ansvarar för att nätstationer uppförs enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter och allmänna råd (ELSÄK-FS 2008:1).

4.2 Tekniska genomförandefrågor

Mark

Nödändig grundundersökning ska tas fram av exploatör i samband med bebyggandet av området.

Teknisk försörjning

I samband med fortsatt markprojektering bör behovet av ledningar för el och VA utredas.

Vid höjdsättningen av området ska VA Syd medverka för att säkerställa att spillvatten och dagvatten kan avledas med självfall.

Försiktighetsprincipen ska tillämpas vid placering av nätstationer. Utformning och placering av nätstationer bör ske på ett sätt som begränsar exponeringen för strålning och brandrisk. Oavsett om nätstationen placeras i byggnad eller fristående, bör ett avstånd på minst fem meter hållas mellan nätstationen och byggnadsdel med hög vistelsegrad, till exempel bostad eller kontor. Detta hanteras vidare i bygglovsprocessen.

Brand

Planområdet är beläget inom normal insatstid, under 10 minuter, för räddningstjänsten.

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området i samråd med VA Syd. Avståndet mellan brandposterna ska vara max 150 meter. Exploatör ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd i samband med bygglov.

Tillträde för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg och husens entré får inte överstiga 50 meter. Avståndet mellan brandpost och uppställningsplats ska vara max 75 meter. Exploatör ska redovisa att åtkomligheten är säkerställd i samband med bygglovsansökan.

Buller

Mer detaljerade bullerberäkningar kan behöva redovisas av exploatören i samband med bygglovsansökan.

Skyddsrum

Inom planområdet finns ett befintligt skyddsrum. Exploatören ansvarar för eventuell ansökan om avveckling eller flytt av skyddsrum.

4.3 Ekonomiska genomförandefrågor

Exploateringsavtal

Genomförandet av denna detaljplan kommer att ske med stöd av exploateringsavtal mellan Malmö stad och fastighetsägaren Jemts Fastigheter i Malmö AB. Exploateringsavtalet upprättas i enlighet med 6 kapitlet 40 § plan- och bygglagen och kommer att undertecknas innan dess att detaljplanen antas i stadsbyggnadsnämnden.

Exploateringsavtalet kommer preliminärt att reglera frågor som har med överlåtelse av mark och ersättning för gatukostnader att göra.

I förslaget till exploateringsavtal bestäms att de delar av fastigheten Lockarp 27:33 som i detaljplanen läggs ut som allmän platsmark för gata ska övergå till Malmö stad.

Övriga ekonomiska genomförandefrågor

Eventuell nödvändig flytt eller ombyggnad av fjärrvärme-, gas-, VA-, tele- eller elledningar inom kvartersmarken bekostas av exploitören.

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

4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor

Fastighetsbildning

Nya fastigheter inom området kommer att bildas genom avstyckning. Övriga förändringar av fastighetsindelningen kommer att ske genom fastighetsreglering. Den mark som ska ingå i allmän platsmark ska genom fastighetsreglering överföras till en av kommunen ägd park- eller gatumarksfastighet.

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

Ansökningar om förändringar av fastigheter, gemensamhetsanläggningar och ledningsrätter ska lämnas till Lantmäterimyndigheten Malmö stad.

Servitut

Då kvartersmark inom fastigheten Lockarp 27:33 omvandlas till allmän platsmark enligt planbestämmelsen GATA, kommer officialservituten 23/1981.2, 45/1986.1, 45/1986.2 och 45/1986.3 upphöra att gälla. Dessa servitut ger idag fastigheterna Lockarp 27:15, 27:17, 27:27, 27:31 och 27:32 rättighet att använda gata på kvartersmark i Lockarp 27:33.

Övriga fastighetsrättsliga genomförandefrågor

Den del av anläggningen tillhörande fastigheten Lockarp 27:33 (parkering, staket med mera) som ligger inom fastigheten Ringvägen 1:1 avses hanteras genom ett civilrättsligt avtal (arrende eller avtalsservitut) eller genom fastighetsreglering.

5 Planeringsförutsättningar

5.1 Bakgrund och organisation

Motiv för planläggningen

Planläggningen motiveras av att det är ett befintligt verksamhetsområde och att en ny detaljplan kan möjliggöra en högre yteffektivitet, vilket ska eftersträvas i verksamhetsområdet. Förtätning kan möjliggöra ett större antal arbetsplatser, jämfört med dagsläget. Vidare möjliggör den allmänna gatan en koppling till och från fastigheterna Lockarp 27:15 och Lockarp 31:1 där planering av verksamheter pågår (Dp 5644).

Planförfarande

Detaljplanen handläggs med standardförfarande i enlighet med 5 kapitlet 7 § plan- och bygglagen. Förslaget är förenligt med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande och har inte ett betydande intresse för allmänheten.

Avsikten är att detaljplanen ska antas av stadsbyggnadsnämnden i kommunfullmäktiges ställe i enlighet med 5 kapitlet 27 § plan- och bygglagen.

Medverkande

Detaljplanen har handlagts av stadsbyggnadskontoret. Under arbetet med att ta fram detaljplanen har dessutom tjänstepersoner från fastighets- och gatukontoret, miljöförvaltningen och VA Syd deltagit.

5.2 Planområdet

Plandata

Fastigheten Lockarp 27:33 och del av fastigheten Domkraften 4 ligger i Lockarps verksamhetsområde i södra Malmö. Fastigheterna angränsar i norr till E6/E20/E22/Yttre Ringvägen och i öster till Kontinentalbanan, som trafikeras av både person- och godstrafik. I väster angränsas området av Lockarpsvägen och Firmagatan. I söder angränsar området till fyra mindre fastigheter, varav två består av bostäder och två av mindre verksamheter, samt till en jordbruksfastighet. Ytterligare söderut finns flera mindre bostadsfastigheter.

Planområdet är cirka 32 400 kvadratmeter.

Alla ledningar inom fastigheten Lockarp 27:33 har ledningsrätt eller servitut. Följande ledningsrätter och servitut finns inom planområdet:

- 08/16534 för VA-ledning
- D-2016-00098542:1 för elledning
- 1230-1012.1, 1230-1012.10, 1230-1012.2, 1230-1012.3, 1230-1012.4, 1230-1012.6, 1230-1012.7, 1230-1012.8, 1230-1012.9 för teleledningar
- 1280K-166/1982.1 för VA-ledning
- 1280IM-08/16534.1 för VA-ledning
- D201600098542:1.1 för elledning
- 09/53.1 för rätt att avverka och röja träd och buskage omkring järnvägen för att skydda spåranläggningen och järnvägsdriften
- 54/1987.1 för den gasledning som löper genom planområdet i fastigheten Lockarp 27:33.

- 166/1982.1 för de VA-ledningar som löper genom planområdet i fastigheten Lockarp 27:33.
- 23/1981.2 för rätt att använda väg på kvartersmark i fastigheten Lockarp 27:33
- 45/1986.1, 45/1986.2 och 45/1986.3 för rätt att använda väg på kvartersmark i fastigheten Lockarp 27:33.



Karta med planområdet markerat med röd heldragen linje.

Platsens historik

Fastigheten Lockarp 27:33 har nyttjats för bageriverksamhet från slutet av 1950-talet till år 2008. Idag finns det blandade verksamheter inom fastigheten. Berörd del av fastigheten Domkraften 4 utgör asfalterad parkeringsyta. Innan planområdet bebyggdes utgjordes det av jordbruksmark och gårdsbebyggelse.

Stråk, platser, struktur, sammanhang

Området ligger nära större vägar som Arrievägen, Yttre Ringvägen men även Agnesfridsvägen och Inre Ringvägen. Öster om fastigheten ligger Kontinentalbanan som trafikeras av både person- och godstrafik.

Planområdet ingår i karaktären ”Existerande verksamhetsområden” enligt *Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad*. Enligt programmets rekommendationer ska verksamhetsområden i första hand tillgodose markbehov för verksamheter som är störande eller farliga för omgivningen, eller av andra skäl inte kan infogas i blandad stadsbebyggelse.

Bebyggelse

Fastigheten Lockarp 27:33 är bebyggd med en verksamhetsbyggnad. Befintlig verksamhetsbyggnad är uppförd under sent 1950-tal till tidigt 1960-tal. Byggnaden är ombyggd och tillbyggd i flera omgångar fram till att bageriverksamheten lades ner 2008. De senaste tio åren har vissa anpassningar och mindre ombyggnationer gjorts inom fastigheten.

I dagsläget hyrs lokalerna ut till ett flertal hyresgäster.



Befintlig bebyggelse inom planområdet.

Det finns även en befintlig skyltpelare i norr som delvis ligger inom planområdet.



Befintlig skyltpelare som ligger delvis inom planområdet.

Kulturmiljö

Ingen utpekad värdefull bebyggelse- eller kulturmiljö finns inom planområdet. Området angränsar till Kontinentalbanan som i Kulturmiljöprogram för Skåne är utpekad som ett kulturmiljöstråk *Kontinentbanan*.

Arkeologi

Enligt Riksantikvarieämbetets Fornsök finns inga fornlämningar inom området.

Topografi, landskap, grönstruktur

Planområdet är relativt flackt och huvudsakligen hårdgjort. Det finns inslag av vegetation i form av träd, mindre buskar och gräsytor. I sydöstra delen ingår en mindre del jordbruksmark i planområdet.

Biotoper och arter

I planarbetet har en trädinventering med komplettering genomförts i syfte att inventera och bedöma om träden inom planområdet omfattas av generell biotopskydd enligt miljöbalken 7 kapitlet 11 §, samt bedöma om eventuella skyddade arter finns inom området (Miljöskog AB, 2022).

I planområdets västra del finns en trädrad med pilar som enligt trädinventeringen utgör en enkelsidig allé och omfattas av generellt biotopskydd. Allén löper längs fastighetens västra kant mot Lockarpsvägen, se bild nedan. Allén bedöms omfatta samtliga träd med undantag av de två träden som står söder om befintlig infart till fastigheten Lockarp 27:33.



Enkelsidig allé mot Lockarpsvägen som omfattas av generellt biotopskydd.

I planområdets södra del finns ytterligare en trädrad med pilar, men som enligt trädinventeringen inte bedöms omfattas av generellt biotopskydd, se bild nedan. Motivet är att trädraden inte står i orörd natur/öppet landskap, eller vid en väg (eller före detta väg) som allmänt används för trafik med motorfordon.



Trädrad med pilar inom planområdet som inte bedöms omfattas av generell biotopskydd.

Raden med björkar som finns inom planområdets södra del bedöms inte omfattas av generell biotopskydd. Enligt trädinventeringen är motivet att alla träd utom tre har en trädiameter under 20 centimeter vid brösthöjd (130 centimeter ovan mark).



Trädrad med björkar som ligger inom planområdet och som inte bedöms omfattas av generell biotopskydd.

Enligt genomförd trädinventering bedöms det inte finnas individer eller livsmiljöer för skyddade arter inom planområdet.

Kollektivtrafik

Närmaste busshållplats Virahill ligger vid Arrievägen, cirka 350 meter väster om planområdet, och trafikeras av linje 56. Hållplats Virahill är dock en hållplats för anropstrafik som måste förbeställas. Planområdet ligger cirka två kilometer från hållplats som ingår i stadens sammanhängande nät av busstrafik, så kallat stomlinjenät. Närmaste hållplats med ordinarie busstrafik, vid Stenyxegatan, trafikeras av buss nummer 31.

Väster om planområdet, på Arrievägen, planeras ordinarie busshållplats till år 2024/25.

Gång-, cykel- och biltrafik

Området ligger i Malmö tätorts södra utkant. Området nås via Arrievägen och Lockarpsvägen eller Firmavägen i väster. Gång- och cykelvägen längs Firmavägen kopplar till gång- och cykelvägen längs Arrievägen som är en del av stadens övergripande cykelvägnät.

Teknisk försörjning

Planområdet ingår i verksamhetsområde för kommunalt vatten, spill- och dagvatten. Det finns befintliga VA-ledningar inom planområdet. En befintlig dagvattenledning löper genom planområdets norra del.

Avseende brandvattenförsörjning är vattenledningen till området enkelmatad vilket begränsar möjligheten till direktanslutna sprinklers. Det finns två befintliga sprinklertankar under befintlig industribyggnad.

Planområdet är försörjt med ledningar för el, tele och gas.

Skyfall

Befintlig situation avseende skyfall beskrivs i kapitel 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa.

5.3 Tidigare ställningstaganden

Riksintressen enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken

Planområdet berörs inte av något riksintresse enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken. Planområdet angränsar dock i norr till E6/E22/E20/Yttre Ringvägen och i öster till Kontinentalbanan som båda omfattas av riksintressen för kommunikationer.

Översiktsplan

Planområdet redovisas i översiktsplanen som ”Existerande verksamhetsområden” enligt *Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad*. Planområdet omfattas dessutom av platsspecifika riktlinjer för verksamhetsområdet Lockarp. De platsspecifika riktlinjerna anger att verksamhetsområdet ska rymma verksamheter inom kategori *småindustri och service* i den östra delen, kategori *ytkrävande lager, tillverkning, etcetera* och kategori *ytkrävande verksamhet med betydande kontorsandel*.

Den planerade åtgärden är förenlig med länsstyrelsens granskningsyttrande över översiktsplanen.

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Området är inte tidigare planlagt.

Väster om området gäller Dp 4893 som antogs 2010. Den medger Industri (J), Kontor (K₁), Småindustri (J₁), Begränsad detaljhandel (H₁) och Bilservice (G₁). Området är helt exploaterat och inom området finns en blandning av mindre industrier, snabbmatsrestauranger, kontor och handelsetableringar mot företagskunder.

Söder om området pågår arbetet med en detaljplan för Region Skåne, Dp 5644. Planförslaget ska möjliggöra uppförandet av en större bussdepå i anslutning till trafikplats Lockarp. Bussdepån är en del av Malmös satsningar i Storstadspaketet inom Sverigeförhandlingen.

5.4 Underlag till planarbetet

Kommunövergripande dokument

- Riktlinjer för grönytefaktor, 2014
- Skyfallsplan för Malmö, 2017
- Trafik- och mobilitetsplan (TROMP), 2016
- Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö, 2020
- Kretsloppsplan 2021 - 2030 för Malmö stad och Burlövs kommun.

Utredningar till grund för planförslaget

- Externbuller och trafikbuller, bussdepå Lockarp, Efterklang 2023
- Bullerutredning för detaljplan Lockarp 27:33, Ramböll, 2022
- Miljöhistorisk inventering av Lockarp 27:33, Miljöfirman Konsult Sverige AB, 2022
- Trädinventering, Miljöskog AB, 2022
- Kompletterade PM utredning generella biotopskydd, Miljöskog, 2022
- Skyfallsutredning Lockarp 27:22, Afry, 2022a
- Riskutredning Lockarp 27:33, Afry, 2022b

Stadsbyggnadskontoret

Thomas Ihre
Enhetschef

Ida Marttila
Planhandläggare