

Gulmåran 1 m.fl.

PLANBESKRIVNING



Innehållsförteckning

Planbeskrivning	1
1. Inledning	3
2. Detaljplanens innehåll	5
3. Förutsättningar och konsekvenser	58
Tematisk indelning	60
Gällande planer och program	115
Riksintressen	124
4. Genomförande	126
Mark- och utrymmesförvärv	127
Fastighetsrättsliga frågor	128
Tekniska frågor	132
Ekonomiska frågor	134
Organisatoriska frågor	135
Prövning enligt annan lagstiftning	137
5. Planeringsunderlag	138
Utredningar som legat till grund för detaljplanen	139
Kommunala planeringsunderlag	142
Övrigt planeringsunderlag	144

Sammanfattning

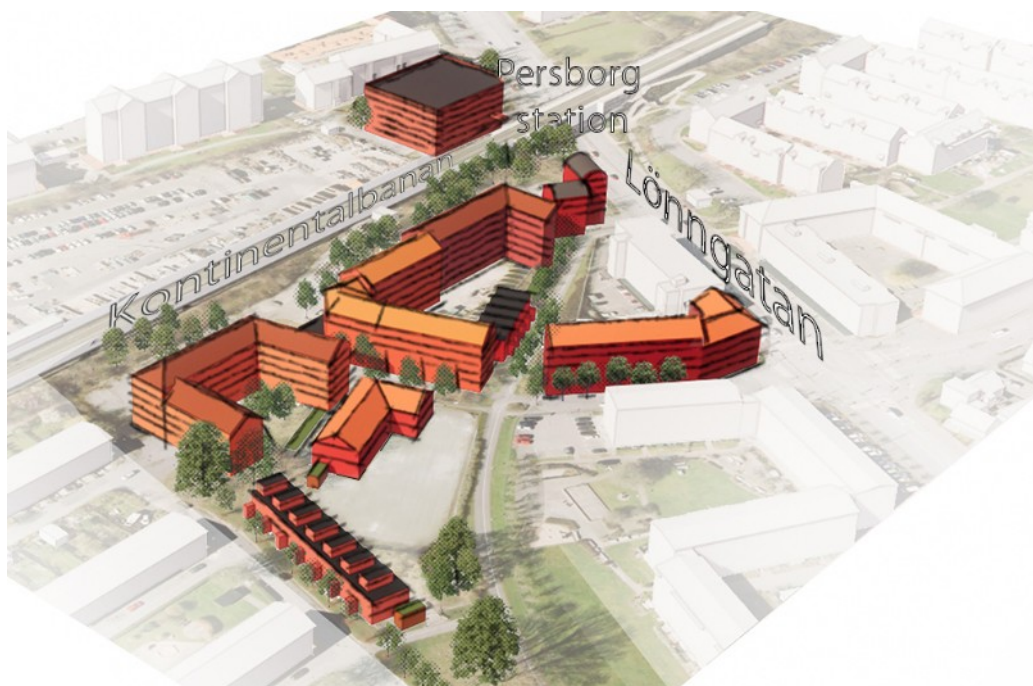
Detaljplanens syfte är att göra det möjligt med byggnation kring Persborg station i form av nya bostäder, lokaler för verksamheter, förskola, mobilitetshus och allmän plats som kan bidra till att sammanlänka stationens bägge sidor och stärka kopplingen med närområdet. Vidare syftar detaljplanen till att tillgodose dagvatten- och skyfallslösningar inom planområdet.

Detaljplanens stadsbyggnadsidé är att etablera området kring Persborg station som en tillgänglig och visuell målpunkt med blandad stadsbebyggelse. Med planförslaget föreslås området kring stationen fyllas med innehåll och funktioner som både kan tillgängliggöras, upplevas och synas tydligt. Visuellt återspeglas områdets karaktär och särart med en sammanhållen bebyggelseutformning med fasader i röda kulörer och med sadeltak i material och färg som ansluter till omgivningen. Planförslaget vävs på det sättet samman med omgivningens typiska stadsstrukturer från 1940-talet och framåt.

Planförslaget gör det möjligt att uppföra en stationsbyggnad, ett mobilitetshus och två allmänna stationstorg på vardera sida om järnvägen. Tillsammans utgör det en miljö som kan manifesteras stationsområdet vid Persborg station. Tre stationskvarter i söder understödjer stationsområdet med stadsbebyggelse om cirka 230 bostäder med lokaler i bottenplan samt utrymme för generösa bostadsgårdar. Kvarteren är slutna vid Kontinentalbanan och Lönngatan och består av flerbostadshus i 4-6 våningar och radhus i 2-3 våningar. Totalt föreslås fem kvarter med blandad stadsbebyggelse och allmän plats i form av torg, gång- och cykelväg samt gator med möjlighet till trädplantering och en utformning på fotgängares villkor. Parkmark föreslås i huvudsak för dagvatten- och skyfallshantering. Därutöver föreslås en förskola för 80 barn med en förskolegård i sydöst.

För området finns ett planprogram (Pp 6051) som ligger till grund för detaljplaneförslaget.

Detaljplanen överensstämmer med översiktsplanen och länsstyrelsens granskningsyttrande.



Schematisk volymstudie över hur planerad bebyggelse kan komma att se ut. Vy mot nordväst.

1. Inledning

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

Detaljplanens syfte

Detaljplanens syfte är att göra det möjligt med byggnation kring Persborg station i form av nya bostäder, lokaler för verksamheter, förskola, mobilitetshus och allmän plats som kan bidra till att sammanlänka stationens bägge sidor och stärka kopplingen med närområdet.

Vidare syftar detaljplanen till att tillgodose dagvatten- och skyfallslösningar inom planområdet.

Detaljplanen handläggs med standardförfarande i enlighet med 5 kapitlet 7 § plan- och bygglagen.

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

Bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanen har vid undersökning enligt 6 kapitlet 6 § miljöbalken inte bedömts medföra en betydande miljöpåverkan. Det innebär att en strategisk miljöbedömning inte har gjorts. De konsekvenser för miljön som detaljplanen ger upphov till redovisas i kapitlet *Förutsättningar och konsekvenser*.

Huvudmannaskap

Kommunen är huvudman för allmänna platser. Det innebär att det är kommunen som ansvarar för att bygga ut och sköta all mark som enligt detaljplanen är allmän plats.

Genomförandetid

Genomförandetiden för detaljplanen är 120 månader (10 år) från det att den får laga kraft.

2. Detaljplanens innehåll

I detta avsnitt beskrivs detaljplanen. Det innefattar beskrivning av detaljplanens innehåll, stadsbyggnadsidé samt de övergripande avvägningar som kommunen har gjort och som ligger till grund för utformningen av detaljplanen. Därutöver redovisas motiven till de enskilda reglerna.

Stadsbyggnadsidé

Detaljplanens stadsbyggnadsidé är att etablera området kring Persborg station som en tillgänglig och visuell målpunkt med blandad stadsbebyggelse. Med planförslaget föreslås området kring stationen fyllas med innehåll och funktioner som både kan tillgängliggöras, upplevas och synas tydligt. Planförslaget vävs samman med omgivningens typiska stadsstrukturer från 1940-talet och framåt.

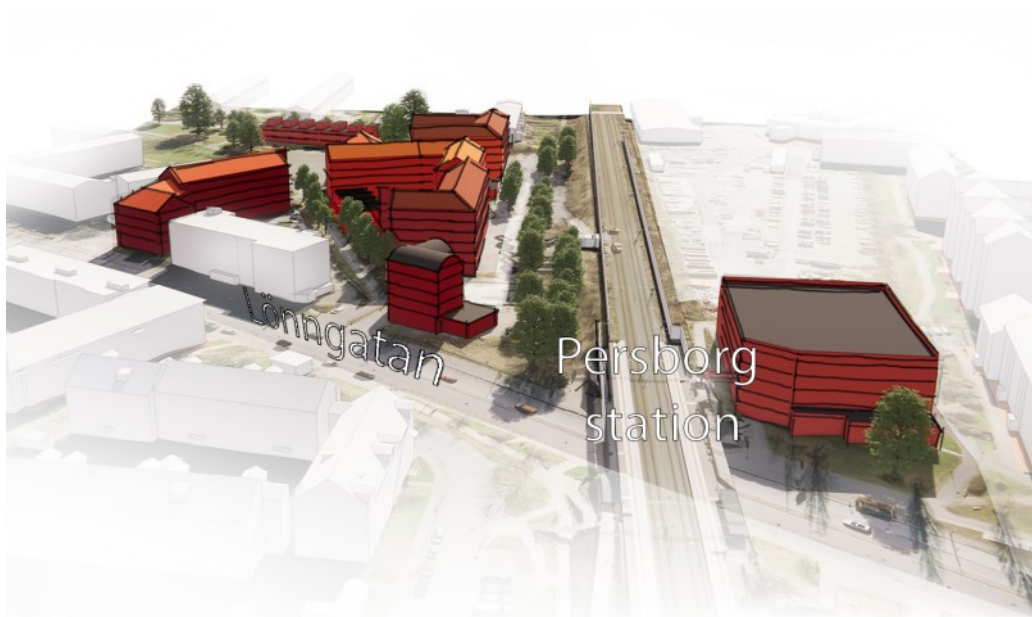
Stationsområdet vid Persborg station manifesteras genom en stationsbyggnad, ett mobilitetshus och två allmänna stationstorg på vardera sida om järnvägen.

Stationsbyggnaden är väl gestaltad med publika verksamheter i bottenplan och lokaler för verksamheter ovanpå.

Mobilitetshuset tillsammans med Persborg station och stationsbyggnaden fungerar som en mobilitetsnod för tåg, buss, cykel, bil samt andra delningsfordon såsom bil- och lastcykelpool. Genom att tillskapa servicefunktioner i mobilitetshuset synliggörs och tillgängliggörs hållbar mobilitet för boende, verksamma och besökare i området. Funktionerna med stationsbyggnaden och mobilitetshuset står i samklang med utformningen av de allmänna ytorna. På så vis skapas en helhet kring stationsområdet vilket stärker upp området och bidrar till att länka samman stationsområdet med den nya placeringen av busshållplats i Lönngatan och med Persborg

torg. Genom planförslaget blir området kring Persborg station en naturlig mötesplats för boende och verksamma i närområdet. Tre stationskvarter i söder understödjer stationsområdet med stadsbebyggelse om cirka 230 bostäder med lokaler i bottenplan samt utrymme för generösa bostadsgårdar. Detta sker primärt genom uppförandet av flerbostadshus men även radhus. Tillskottet främjar folklivet i området. Södervärnsstråket som löper i öster nyttjas fortsatt som ett gång- och cykelstråk.

Visuellt hålls området samman med fasader i röda kulörer och sadeltak. Den röda kulören är en signalfärg som med sin enhetlighet uppmärksammar och tydligt markerar området kring Persborg station. Gestaltungsgreppet, kring kulör och tak, återspeglar också den omgivande bebyggelse. Dessutom anknyter även tak i material och färg till bebyggelsen i närområdet. Därutöver ges ett stort utrymme till variation och flexibilitet för annan utformning av bebyggelsen.



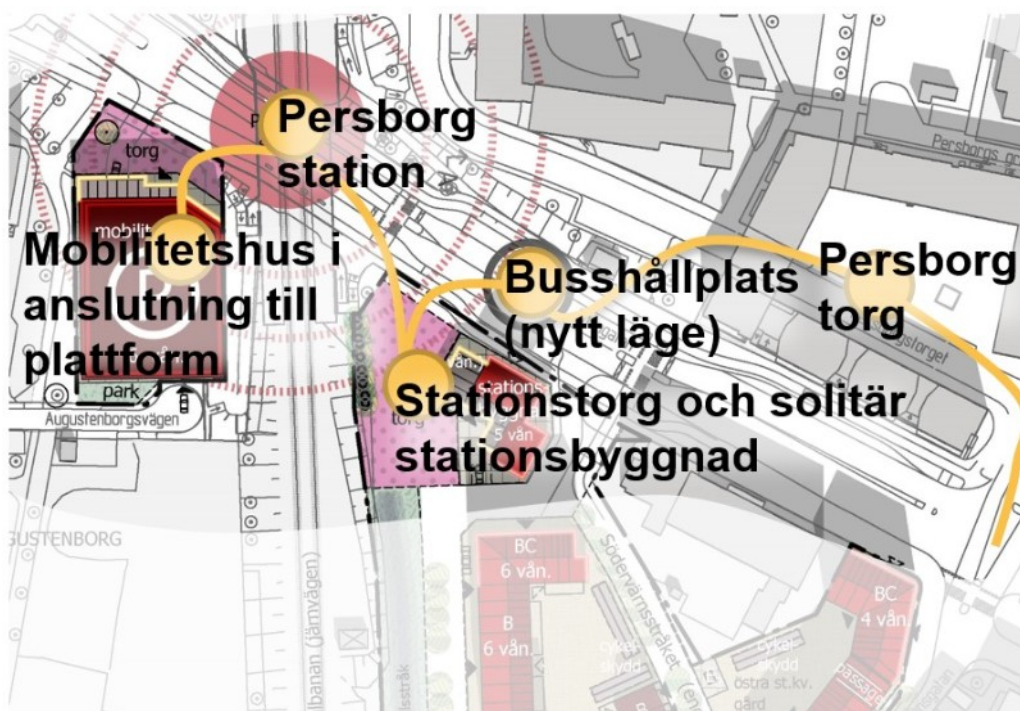
Schematisk volymstudie över hur planerad bebyggelse kan komma att se ut. Vy mot söder. Lönngatan är närmst och Kontinentalbanan sträcker sig uppifrån och ner i bild.

Beskrivning av detaljplanen

Planförslagets disposition tar utgångspunkt i stationsområdet kring Persborg station som en målpunkt. Den bärande stadsbyggnadsidé som genomsyrar hela planförslaget beskrivs mer ingående i kapitel 2 under rubrik *Stadsbyggnadsidé*.

Inom planområdet föreslås totalt fem kvarter med blandad stadsbebyggelse och allmän plats i form av torg, gång- och cykelväg samt gator med möjlighet till trädplantering och en utformning på fotgängares villkor. Parkmark föreslås i huvudsak för dagvatten- och skyfallshantering. Därutöver föreslås en förskola för 80 barn.

I nedanstående stycken beskrivs planförslaget mer grundligt avseende disposition, markanvändning och de bärande delarna. Hänvisning till specifika planbestämmelserna i löptexten görs inom parentes. För mer information om motiven till samtliga planbestämmelser se kapitel 2 under rubrik *Motiv till detaljplanens bestämmelser*.



Principillustration över stationsområdet i norr med dess huvudfunktioner väster och öster om Persborg station. Stationsområdet beskrivs i styckena nedan.

Stationsområdet

Stationsbyggnaden och östra stationsområdet

Vid den östra sidan av järnvägen skapas plats för en väl gestaltad solitär stationsbyggnad med publika verksamheter i bottenplan och lokaler för verksamheter ovanpå. Intill stationsbyggnaden planeras även ett allmänt torg (Torg) som både knyter an till byggnaden såväl som Persborg station med uppgång till den östra tågplattformen och till Lönngatan med en ny föreslagen placering av busshållplats. Denna nya placeringen av busshållplats i Lönngatan, öster om Persborg station, bedöms kunna ersätta de två befintliga busshållplatserna Persborg station i väster och Persborgs torg i öster.

Byggrätten för stationsbyggnaden har centrum (C) som huvudanvändning men medger också en blandning av verksamheter som lättare vård utan övernattnings (D₁), kontor (K), vuxenutbildning (S₁), järnvägsstation och resecentrum (T₁) samt lättare produktion och tillverkning (Z₁). Avsikten med möjligheterna till den varierande användningen är att medge verksamheter som kan stärka kopplingen till stationen, ge ett publikt innehåll samt tillföra rörelse kring platsen. Däremot ska omgivningen inte vållas olägenheter på grund av verksamheterna karaktär med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet eller att verksamheterna ska skapa större trafikstring.

Stationsbyggnadens placering mot Lönngatan i nordöst ramar in torget och ger ett visst bullerskydd med ett gott sydvästläge kring stationsplatsen. Byggnaden ska i bottenplan endast användas för publik verksamhet (s₂). Detta ska stärkas upp genom sammanlagt minst en entré mot gata i norr/nordöst och minst två entréer mot torg i väst/sydväst (f₁₆). Högsta nockhöjd på byggnaden är 20,0 meter (h₇) och största

bruttoarea är 1500 kvadratmeter (e_5). Utöver det får 100 kvadratmeter i byggnadsarea uppföras (e_4) till en högsta nockhöjd på 5,0 meter (h_1) mot stationen.

Fasader på huvudbyggnaden ska i huvudsak ha röda kulörer. Bottenvåningens fasad mot allmän plats ska betonas och ges extra omsorg avseende material, färgskiftning och detaljrikedom. Huvudbyggnad ska i huvudsak förses med vegetationstak, rött tegeltak eller tak av annat material i svart kulör.

Stationsbyggnadens gestaltning ska studeras vidare i ett markanvisningsförfarande innan detaljplanen går ut på granskning.

Mobilitetshuset och västra stationsområdet

Vid den västra sidan av järnvägen skapas plats för ett mobilitetshus och ett allmänt torg (Torg) i anslutning till den västra tågplattformen. Söder om mobilitetshuset planläggs även en mindre yta som allmän plats, park (Park) samt gata (Gata).

Byggrätten för mobilitetshuset är parkeringshus (P_1) som huvudanvändning men byggrätten medger också järnvägsstation och resecentrum (T_1) med hänsyn till byggrättens läge intill stationen. Mobilitetshuset avser primärt användas för bilparkering för boende och verksamma i området, men inrymmer även olika typer av mobilitetsåtgärder såsom bilpoolsbilar, ellastcyklar och annan service inom mobilitetsområdet. Vidare ges utrymme för transformatorstation (E_1) för att på ett flexibelt sätt kunna försörja tillkommande verksamheter med el.

Mobilitetshusets placering möjliggör in- och utfart till både Lönngatan i norr samt Augustenborgsvägen i söder. Kopplingen över torget mot Lönngatan i norr är förtydligad med planbestämmelse (utfart₁). I söder ansluter

mobilitetshuset till allmän gata. Mobilitetshusets nordöstra hörn tangerar trappa och ramp som leder upp till den västra tågplattformen. Möjlighet till en ännu mer direkt koppling från mobilitetshuset till den västra tågplattformen har inte studerats inom ramen för planarbetet. Den befintliga gång- och cykelbanan väster om mobilitetshuset ligger utanför planområdet och berörs ej av planförslaget.

Mobilitetshuset fungerar även som en järnvägsstation och resecentrum med publik verksamhet och service i bottenplan mot Lönngatan. Byggnaden ska i bottenplan innehålla minst en lokal för centrumverksamhet och den sammanlagda lokalarean för centrumverksamhet i byggnaden ska vara minst 100 kvadratmeter (s_1). Byggnadens publika funktion ska stärkas genom att minst en entré per fasadsida ska finnas i bottenvåning mot söder, väster och norr (f_{14}). I övrigt är avsikten att koncentrera centrumverksamheter i bottenplan mot Lönngatan och minimera risker från järnvägen genom att begränsa verksamheterna mot järnvägen både i sidled och höjdd. För mer information om riskminimering och skydd mot störningar se rubrik *Teknisk försörjning/Skydd mot störningar*.

Fasader på mobilitetshuset ska i huvudsak utformas i rött tegel varav minst en tredjedel av bottenvåningens fasadlängd mot norr, väster och söder ska utformas med transparent fasad. Det kan exempelvis vara stora fönsterpartier. Bottenvåningens fasad ska motverka slutenhet och möjliggöra kontakt på nära håll i mötet med byggnaden samt i relationen mellan innanför och utanför byggnaden. Den röda kulören syftar till att gestaltningsmässigt hålla samman bebyggelsen såväl markera och etablera området kring Persborg station som en målpunkt. Fasadmateriale ska även harmoniera med omgivningen genom att anknyta till fasadmaterialet hos befintlig bebyggelse väster om planområdet.

Högsta nockhöjd är 17,0 meter. Höjden är avsedd att beräknas från Augustenborgsvägen i söder. Nockhöjden bedöms medge 5 våningar samt en takvåning för parkering om varje parkeringsplan är 3 meter. Utöver det bedöms en förhöjd bottenvåning rymmas för mer publik verksamhet mot Lönngatan. Totalt bedöms mobilitetshuset ge plats för 385 bilar och andra mobilitetsåtgärder. Parkeringen är avsedd både för det behov som denna detaljplan ger upphov till samt för kommande etapp väster om järnvägen i enlighet med planprogrammet (Pp 6051).

Mobilitetshusets gestaltning ska studeras vidare i ett markanvisningsförfarande innan detaljplanen går ut på granskning.

Stationskvarteren

Stationsområdet kring Persborg station understöds av tre stationskvarter med flerbostadshus som ger möjlighet till lokaler i bottenplan samt radhus.



Principillustration över stationskvarteren i söder med dess huvudanvändningar. Stationskvarteren beskrivs i styckena nedan.

De tre stationskvarteren kopplas samman med den övriga stadsväven genom en ny allmän gata (Gata). Utformning av gata regleras inte i detaljplanen. Intentionen är dock att gatan får trädplantering och planeras som en lågtrafikgata med fokus på fotgängare och cyklister. Denna utformning är möjlig då trafikmängderna i östra planområdet bedöms bli låga med

anledning av att bilparkering primärt löses i mobilitetshuset i den västra delen av planområdet. Gatan som trafikförsörjer stationskvarteren är en förlängning av Gullregnsgratan i öst mot järnvägen i sydväst, över Södervärnsstråket. Gatan går sedan parallellt med Kontinentalbanan (järnvägen) norrut och ansluter till Lönngatan i samma punkt som nuvarande Södervärnsstråk ansluter till gatan idag. Parallellt med Kontinentalbanan föreslås även ett allmänt parkstråk (Park) som i stort avses användas för hantering av dagvatten- och skyfallsvatten. Från den nya gatan nås större delen av bostadsbebyggelsen, förskolan, stationsbyggnaden samt det nya torget. Södra delen av stationskvarteren nås via Ekgratan. I denna södra del avsätts även ett mindre parkområde för främst skyfallshantering. Tvärs genom det östra området går Södervärnsstråket från nordväst till sydöst och förblir fortsatt ett stråk enbart för fotgängare och cyklister (Gång- och cykelväg), undantaget den nordligaste delen som inrymmer en separerad gång- och cykelbana parallellt med den nya gatan där anslutningen sker mot Lönngatan. I Gullregnsgratans förlängning möjliggörs första etappen för en anslutning av en framtida gång- och cykeltunnel under Kontinentalbanan.

Bebyggelsen består av slutna kvarter mot järnvägen i väst och Lönngatan i nordöst. Totalt möjliggör kvarteren 220 bostäder i flerbostadshus (vid 100 kvadratmeter bruttoarea per bostad) samt 12 radhus. Detta motsvarar cirka 24 350 kvadratmeter i bruttoarea. Höjderna på bebyggelsen är högre mot järnvägen och stationen och trappas sedan ner i söder och öster i mötet med befintlig bebyggelse. Radhusen ligger dels i östra delen av det norra stationskvarteret samt i sydöstra delen av det södra stationskvarteret.

Fasader på huvudbyggnader i stationskvarteren ska i huvudsak ha röda kulörer. Bottenvåningars fasader mot allmän plats ska betonas och ges extra omsorg avseende material, färgskiftning och detaljrikedom. Överkant av bottenvåningens bjälklag ska utföras minst 0,5 meter och

högst 1,0 meter över markens medelnivå i anslutning till allmän plats. Lokaler för centrumverksamhet samt bostäder såväl som bostadskomplement med egna entréer mot allmän plats är undantagna (f₈). Huvudentré till flerbostadshus och radhus ska placeras mot, och ansluta i nivå till angränsande, allmän plats. Entréer till trapphus i flerbostadshus ska utformas genomgående, fysiskt och med möjlighet till visuell kontakt mellan allmän plats och gården. Loftgångar får inte anordnas mot allmän plats. Utstickande balkong får endast finnas från våning 2 och uppåt. Tak på huvudbyggnad ska utformas som rakt sadeltak med minsta taklutning på 20 grader. Takterrass upp till 35 procent av taknockens längd samt mindre kompletterande tak är undantagna (f₇).

Huvudbyggnad ska i huvudsak förses med vegetationstak, rött tegeltak eller tak av annat material i svart kulör.

Komplementbyggnad ska i huvudsak förses med vegetationstak. Vind får inte inredas till bostäder. Däremot får hisstopp, trapphus, bostadskomplement och anläggningar för bostadsgård på tak finnas på flerbostadshusen som inte är radhus (f₁₋₆). Vidare får anläggningar för lokal energiproduktion samt hisstopp, trapphus och ventilationsanläggningar uppföras i begränsad omfattning utöver angiven nockhöjd (h₄₋₆).

Till varje stationskvarter hör en bostadsgård som uppfyller stadsbyggnadsnämndens riktlinjer för bostadsgårdar. Inom gårdarna ska minst 40 procent av marken vara genomsläpplig (b₁). Detta följs även upp i lovskedet genom utökad lovplikt för åtgärder som väsentligt ändrar markens genomsläpplighet (a₁). Inom gården medges komplementbyggnader (plusmark) till en byggnadsarea på 20 procent (e₁). Runt kvarteret regleras förgårdsmark (prickmark). Inom denna yta samt in mot gårdarna (plus- och prickmark) får burspråk och frontespis uppföras i begränsad omfattning och får då som mest skjuta ut 1,0 meter från huvudbyggnaden. Dessutom får balkong och

skärmtak finnas i begränsad omfattning. Förgårdsmarken är mellan 1,5 - 3,7 meter inom kvarteren med utrymme till parkering för rörelsehindrades behov.

Marken får inte förses med parkeringsplats för bil, med undantag för förskolans behov. Parkering för rörelsehindrades behov och en parkeringsplats för bilpool per kvarter (exklusive radhusen) är undantagna och medges i begränsad omfattning. Underjordiskt parkeringsgarage medges inte.

Gestaltningen av stationskvarterens bebyggelse ska studeras vidare i ett markanvisningsförfarande innan detaljplanen går ut på granskning.

I nedanstående stycken beskrivs övriga delar av planförslaget kring stationskvarteren mer grundligt per kvarter. Det större kvarteret i norr omnämns som "Norra stationskvarteret" varav det andra två refereras som det "Östra stationskvarteret" respektive det "Södra stationskvarteret".

Norra stationskvarteret

I det norra stationskvarteret möjliggörs för cirka 120 lägenheter och 5 radhus. Detta motsvarar cirka 12 350 kvadratmeter i bruttoarea. Exploateringsgraden (beräknat på kvartersmarken) är 2,3. Kvarteret rymmer en bostadsgård om cirka 1 800 kvadratmeter. Bostäder (B) är föreslagna huvudanvändning men med hänsyn till byggrättens läge intill stationen medges också centrumverksamheter (C) i den norra och södra delen av kvarteret (s₃).

Inom kvarteret medges bebyggelse mot väster och norr i 6 våningar (f₆) och mot söder i 5 våningar (f₅). Mot öster är strukturen mer öppen och medger lägre radhusbebyggelse (f₁₁) i 2 våningar (f₂).

Byggrätterna för flerbostadshusen är 13,0 meter djupa. Bebyggelsen behöver hålla en viss höjd för att skydda bakomliggande bebyggelse mot trafikbuller - därför regleras även en undre nivå för nockhöjden. Där byggrätterna regleras till 6 våningar ska nockhöjden vara mellan 21,0 och 23,0 meter (h_6). Vid byggrätterna för 5 våningar är lägsta nockhöjd 18,0 meter och högsta nockhöjd är 20,0 meter (h_5). Då kvarteret är större och slutet mot väster ska minst en passage finnas i den nordvästra byggnaden som skapar fysisk och visuell kontakt mellan gata och gård. Passagen ska vara minst 4,0 meter bred och minst 2,7 meter hög (f_{13}). Möjlighet till att kunna stänga igen passagen är acceptabelt med hänsyn till buller. Mot den nya gatan i väster medges även komplementbyggnader (plusmark) till en byggnadsarea på 20 procent (e_1). Här är det möjligt att exempelvis placera väderskyddad cykelparkering. I det sydvästra hörnet av kvarteret medges 130 kvadratmeter byggrätt som i huvudsak endast får användas för publik verksamhet eller bostadskomplement (s_2). Bebyggelsen får vara högst 1 våning (f_1) till en högsta nockhöjd på 5,0 meter (h_1).

Byggrätten för radhusen i öster är 30,0 meter lång och 11,0 meter djup. Detta motsvarar 5 radhus om varje radhus är 6,0 meter brett. Radhusen får högst vara 2 våningar (f_2) och till en högsta nockhöjd på 8,5 meter (h_2). Mot huvudentrén i öster medges även komplementbyggnader (plusmark) till en byggnadsarea på 40 procent (e_2).

Östra stationskvarteret

I det östra stationskvarteret möjliggörs för cirka 45 lägenheter. Detta motsvarar cirka 4 500 kvadratmeter i bruttoarea. Exploateringsgraden (beräknat på kvartersmarken) är 2,1. Kvarteret rymmer en bostadsgård om cirka 950 kvadratmeter. Bostäder (B) är föreslagen huvudanvändning men med

hänsyn till byggrättens läge intill Lönngatan medges också centrumverksamheter (C) i den nordöstra delen av kvarteret (s₃).

Inom kvarteret medges bebyggelse mot nordöst i 4 våningar (f₄) och mot sydväst i 5 våningar (f₅). Byggrätterna för flerbostadshusen är 13,0 meter djupa, med undantag mot Lönngatan i norr där byggrätten är 14,0 meter djup. Högsta nockhöjd är vid byggrätten för 4 våningar 17,0 meter (h₄). Vid byggrätten för 5 våningar är lägsta nockhöjd 18,0 meter och högsta nockhöjd är 20,0 meter (h₅). Då kvarteret är längre och slutet mot nordöst ska minst en passage finnas i den sydvästra byggnaden som skapar fysisk och visuell kontakt mellan gata och gård. Passagen ska vara minst 4,0 meter bred och minst 2,7 meter hög (f₁₃).

Södra stationskvarteret

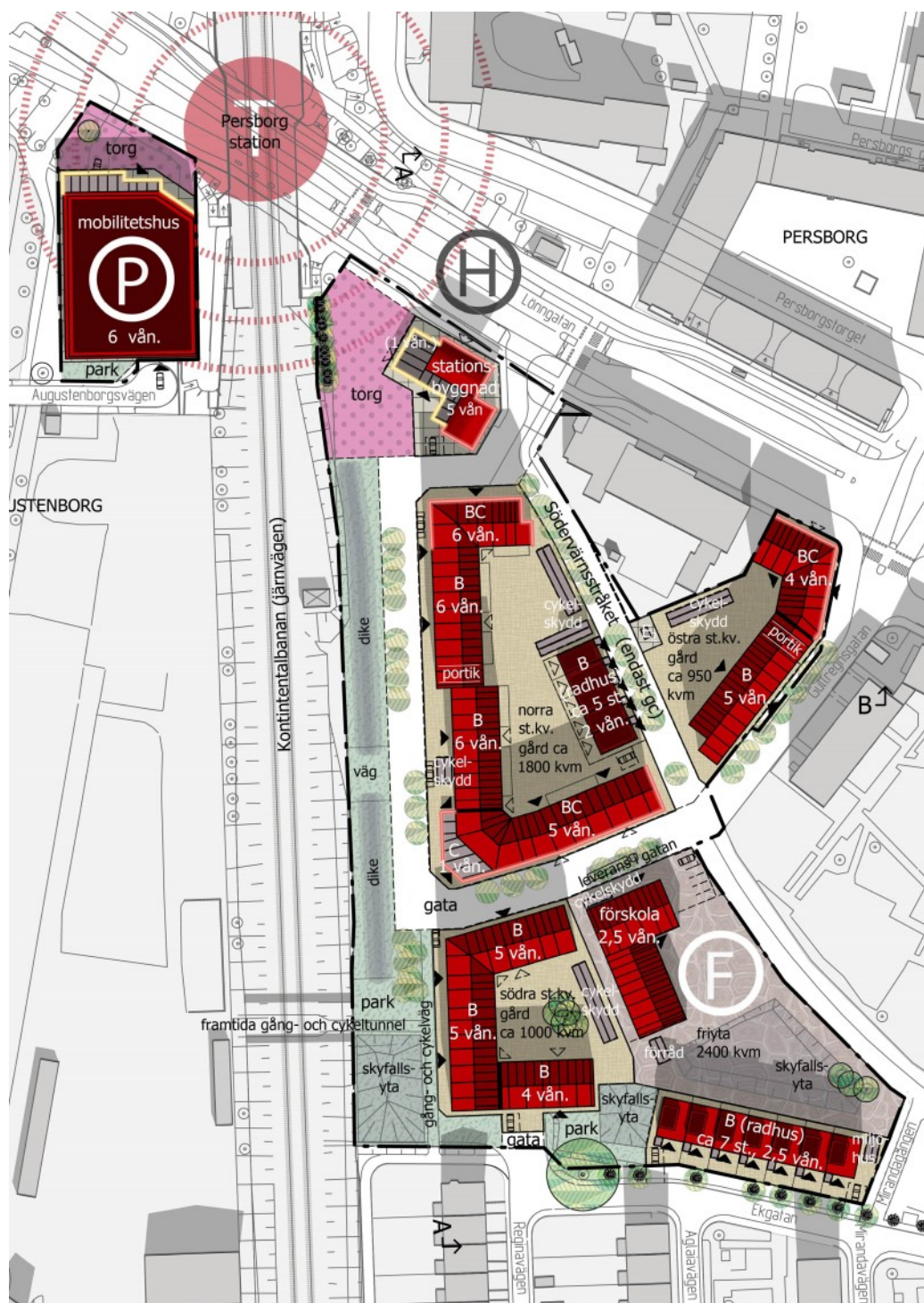
I det södra stationskvarteret möjliggörs för cirka 60 lägenheter och 7 radhus. Detta motsvarar cirka 7 550 kvadratmeter i bruttoarea. Exploateringsgraden (beräknat på kvartersmarken för flerbostadshuset) är 2,3. Kvarteret rymmer en bostadsgård om cirka 1 000 kvadratmeter. Bostäder (B) är föreslagen huvudanvändning.

Inom kvarteret medges bebyggelse mot norr och väster i 5 våningar (f₅) och mot söder i 4 våningar (f₄). I sydöstra delen av kvarteret medges radhusbebyggelse (f₁₁) mot Ekgatan.

Byggrätterna för flerbostadshusen är 13,0 meter djupa. Lägsta nockhöjd är vid byggrätten för 5 våningar 18,0 meter och högsta nockhöjd är 21,0 meter (h₅). Vid byggrätten för 4 våningar är högsta nockhöjd är 17,0 meter (h₄). Fasad på den södra huvudbyggnad i 4 våningar ska i huvudsak utformas med rött tegel (f₁₀). Mot järnvägen i väster medges även

komplementbyggnader (plusmark) till en byggnadsarea på 20 procent (e_1). Här är det möjligt att exempelvis placera väderskyddad cykelparkering.

Byggrätten för radhusen i sydöstra delen av kvarteret är 56,0 meter lång och 11,0 meter djup. Detta motsvarar sju lite större radhus om varje radhus är 8,0 meter brett. Radhusen får högst vara 3 våningar (f_3) och till en högsta nockhöjd på 12,0 meter (h_3). Takvåning (våning 3) får uppföras till högst 50 procent av byggnadsarean per bostadsenhet inom egenskapsområdet. Takvåningen, inklusive skärmtak och andra tillhörande byggnadsdelar till takvåningen, ska vara indragen minst 1,5 meter ifrån fasadlinjen mot gatan i söder och kvartersmarken i norr (f_{12}). Fasad på radhusen ska i huvudsak utformas med rött tegel (f_{10}). Mot norr, öster och söder medges även komplementbyggnader (plusmark) till en byggnadsarea på 40 procent (e_2). Här är det möjligt att exempelvis placera ett gemensamt miljörum.



Illustrationskarta som syftar till att övergripande visa på en möjlig utformning av området utifrån hur marken kan användas och bebyggas i enlighet med detaljplanen.

Förskola

I sydöstra delen av planområdet skapas plats för en fristående förskolebyggnad i två plan samt en takvåning. Förskolan beräknas rymma 80 barn. Möjlighet till tillhörande förskolegård

finns i sydöst som knyter an till parkstråket längs med Södervärnsstråket.

Kvartersmarken medger skola (S) vilket även inkluderar fritidshem, skola eller andra jämförliga verksamheter. Även komplement till verksamheten skola ingår i användningen. Området för förskola är på totalt strax över 3 600 kvadratmeter. Detta gör det möjligt att inom förskoletomten uppnå stadsbyggnadsnämndens riktlinjer för förskola om minst 30 kvadratmeter friyta per barn.

Byggnaden har placerats efter behov av samlad friyta, bullerskydd och närhet till angöring. Vidare bedöms förskoletomten kunna anpassas för att möjliggöra bevarande av befintliga träd i den sydöstra delen. Placeringen av byggnaden vid gatan definierar även gaturummet och bidrar med uppsyn över gatan under verksamhetstid. Huvudbyggnadens huvudsakliga placering ska vara mot nordväst (p_1) med minst en entré mot gatan i norr (f_{15}).

Högsta nockhöjd på byggnaden är 12,0 meter (h_3) och största byggnadsarea är 750 kvadratmeter (e_3). Fasader på huvudbyggnad ska i huvudsak ha röda kulörer. Bottenvåningens fasad mot allmän plats ska betonas och ges extra omsorg avseende material, färgskiftning och detaljrikedom. Tak på huvudbyggnad ska utformas som rakt sadeltak med minsta taklutning på 20 grader. Takterrass upp till 35 procent av taknockens längd samt mindre kompletterande tak är undantagna (f_7). Huvudbyggnad ska i huvudsak förses med vegetationstak, rött tegeltak eller tak av annat material i svart kulör.

Därutöver medges komplementbyggnader och andra anläggningar (plusmark) i den mittersta delen av området. Här är den största sammanlagda byggnadsarea 20 procent av egenskapsområdet (e_1). Komplementbyggnad ska i huvudsak förses med vegetationstak.

Avfallshantering för förskola avses att lösas med integrerat miljörum i huvudbyggnad alternativt i ett fristående miljöhus. Den nya allmänna gatan i norr kan nyttjas för angöring för leveranser och avfallsfordon. Cykelparkering möjliggörs inom förskolans område. Även korttidsparkering för bil vid hämtning och lämning samt bilparkering för rörelsehindrades behov möjliggörs inom förskolans område. Detta då avståndet till mobilitetshuset i nordvästra delen av planområdet överskrider det maximala gångavståndet på 100 meter mellan parkering och förskola som redovisas i *Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö*.

Övrig bilparkering för personalens behov planeras att ske genom parkeringsavtal, förslagsvis i mobilitetshuset i den nordvästra delen av planområdet.

Förskolans utformning ska studeras vidare under planprocessen.

För information om skyfallshantering se nedan under rubrik *Teknisk försörjning/Dagvatten och skyfallshantering/Skyfall*.

För information om trafikbuller se kapitel 3 under rubrik *Tematisk indelning/Trafikbuller*.

Övrigt

Inom planområdet i öster föreslås två mindre ytor som tekniska anläggningar (E). På ytorna får byggnad och parkeringsplats, respektive byggnad, inte uppföras. Ytorna behövs inte för allmän plats och avsikten är därför att dessa ska kunna läggas samman med fastigheten Mandelblomman 5 som ligger i anslutning till planområdet och är planlagd för samma ändamål.

Övriga tekniska anläggningar (E₁ och E₂) beskrivs under rubrik *Teknisk försörjning* här nedan.

In- och utfart mellan den nya allmänna gatan parallellt med järnvägen och Trafikverkets signalställverk uppe på den östra sidan av banvallen (utanför planområdet) är förtydligad med planbestämmelse (utfart₂) inom allmän plats, park.

Trafik

Persborg station och busshållplatsen i Lönngatan

Med planförslaget möjliggörs att stationsområdet kring Persborg station får en bättre och tydligare koppling mellan funktionerna järnväg, bussförbindelser, mobilitetshuset och omgivande stadsväv.

Lönngatan ligger utanför planområdet, men planeras få ny placering av busshållplats samt förbättrade möjligheter att korsa gatan för fotgängare och cyklister. Syftet med detta är att samla hållplatslägena närmre tågstationen samt de lokaler som planeras i anslutning till stationen.

På torgen i anslutning till Persborg station finns möjlighet att komplettera med ytterligare cykelparkering till stationsfunktionerna om det visar sig nödvändigt. På det västra torget intill mobilitetshuset möjliggörs en yta för en mobilitetshubb på allmän plats som kompletterar mobilitetsåtgärderna i mobilitetshuset. Syftet med en mobilitetshubb är att erbjuda ett system av delningstjänster för mobilitet och förenkla kombinerat resande i hela Malmö. Även en flytt av hyrcykelstationen närmre de övriga stationsfunktionerna är möjligt.

Viss andel av den allmänna cykelparkeringen samt andra utåtriktade mobilitetsfunktioner kan även ske inomhus i mobilitetshuset på gatuplansnivå. Planförslaget möjliggör även att det finns utrymme kvar för en ny cykelbana på norra sidan av Lönngatan.

Angöring

Boverkets byggregler anger att angöringsplats för rörelsehindrades fordon ska finnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Det innebär att det ska vara möjligt att köra med bil och stanna inom 25 meter från en användbar entré. Detta bedöms möjligt att lösa i befintliga och nyplanerade allmänna gator inom området på ett trafiksäkert sätt och utan betydande påverkan på gatans framkomlighet. Bland annat är de nya allmänna gatorna planerade för att nyttjas för angöring för leveranser och avfallsfordon till de planerade bostäderna, verksamheterna samt förskolan. Detta då det har visat sig ytkrävande att lösa inom kvartersmarken på ett trafiksäkert sätt.

Parkering

Gällande policy och norm för mobilitet och parkering ska tillämpas. Det slutgiltiga parkeringsbehovet fastställs i bygglovet och beror på i vilken omfattning fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetsåtgärder, vad som faktiskt byggs samt möjlighet till samutnyttjande.

Cykelparkering

Parkeringsnorm för cykel är 30 cykelplatser per 1 000 m² ljus bruttoarea för flerbostadshus samt 4 cykelplatser per radhus. Minst hälften ska kunna ställas väderskyddat. Byggsplanförslaget ut i sin helhet innebär det ett krav på drygt 700 cykelplatser för boende och besökare till bostäder. 10 procent av cykelplatserna ska vara anpassade efter lastcyklar.

Förskolans cykelplatsbehov är cirka 30 cykelplatser, varav 20 procent ska vara anpassade för lastcyklar.

Stationsbyggnadens cykelplatsbehov i nordöst varierar beroende på användning, antal verksamma och besökare, men kan vara cirka 30-50 cykelplatser.

Cykelparkering ska lösas på respektive fastighet och det finns ytor för detta både på förgårdsmark, på gård samt inne i byggnadernas bottenplan.

Bilparkering

Parkeringstalet för medelnivå av mobilitetsåtgärder har använts, men beroende på hur mycket fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetsåtgärder kan parkeringstalet bli både högre och lägre. Parkeringstalet för flerbostadshus i zon 2 med mobilitetsåtgärder på medelnivå är 6,5 parkeringsplatser per 1000 m² ljus bruttoarea inklusive besök. För förskolor är parkeringstalet 0,5 bilplatser per 20 barn för anställda samt 1,2 bilplatser per 20 barn för korttidsparkerande hämtning och lämning. För stationsbyggnaden i nordöst är flera användningar möjliga och behovet varierar därmed beroende på vad som till slut byggs.

Bilplatsbehovet har beräknats till cirka 180 bilplatser för bostäderna, 2 bilplatser för förskolans anställda och cirka 5 bilplatser för hämtning/lämning. För stationsbyggnaden i nordöst blir bilplatsbehovet mellan 10-20 bilplatser beroende på funktion. Möjligheten att samnyttja bilparkering mellan bostädernas behov och verksamheternas funktion finns. Därmed blir den dimensionerande funktionen bostäder och ger ett behov av cirka 180 bilplatser.

Markparkering för bil är inte tillåtet utöver parkering för rörelsehindrades behov. Förskolan och mobilitetshuset är undantagna denna reglering. Vidare är underjordisk parkering inte tillåtet (plusmark) samt maximalt en parkeringsplats för bilpool per kvarter, med undantag för mobilitetshuset. Avsikten med planförslaget är att lösa planområdets bilparkeringsbehov inom planområdets planerade mobilitetshus undantaget parkering för hämtande och lämnande föräldrar som ges viss plats på förskolefastigheten.

Det planerade mobilitetshuset är möjligt att bygga i fem våningar samt parkering på taket med cirka 70 bilplatser per våning. Detta innebär totalt 385 bilplatser ifall halva entréplanet samt övriga våningar avsätts för parkering. Om en hel källare byggs på mobilitetshuset kan ytterligare cirka 70 bilplatser tillskapas. In- och utfart är möjligt både till Lönngatan i norr och Augustenborgsvägen i söder. Som minst bör in- och utfarten mot Lönngatan anläggas för att undvika större trafikmängder på Augustenborgsvägen och Augustenborgsgatan där utformningen inte är lika anpassad efter höga trafikmängder som Lönngatan.

Storleken på mobilitetshuset möjliggör även en kommande utveckling på västra sidan av järnvägen enligt planprogram för Amiralsgatan och Station Persborg (Pp 6051). I planprogrammet föreslås där ytterligare cirka 180 bostäder inom del av fastigheten Förrådet 6. Bilplatsbehovet för dessa 180 bostäder med ett medelpaket av mobilitetsåtgärder blir cirka 100-120 bilplatser. Totalt innebär detta ett behov på 280-300 bilplatser som på längre sikt behöver lösas i mobilitetshuset. Även de cirka 70 befintliga bilplatserna, som finns inom den befintliga markparkeringen där mobilitetshuset planeras, har möjlighet att lösas inom mobilitetshuset.

Boverkets byggregler anger att parkeringsplats för rörelsehindrades fordon (PRH) ska finnas inom 25 meters gångavstånd från en tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus. Förgårdsmark är dimensionerad att inrymma PRH, i annat fall finns möjlighet att inrymma PRH på vissa gårdar eller i passager genom planerade byggnader.

Teknisk försörjning

Dagvatten och skyfallshantering

En höjdsättnings-, skyfalls-, dagvatten- och ledningsutredning har tagits fram (Norconsult, 2022). Med utgångspunkt från den har sedan en kompletterande och fördjupande översyn gjorts (Afy, 2023) för att utreda de tekniska förutsättningarna för exploateringen avseende höjdsättning, skyfallshantering och dagvattenhantering, samt omfattning av ledningsomläggningar.

Dagvatten

Den övergripande lösningen för dagvattenhantering innebär att största delen av planområdet avvattnas via ledningar till ett nytt dagvatten- och skyfallsstråk inom allmän plats, park. Dagvatten- och skyfallsstråket är placerad längs östra sidan av järnvägen och fungerar som fördröjningsmagasin. Stråket bedöms kunna inrymma en fördröjningsvolym om cirka 500 kubikmeter. Funktionen är förtydligad med planbestämmelse fördröjning₁ på plankartan. Den norra och de östra delarna av området kan inte anslutas till denna anläggning och föreslås därför fördröjas i blågröngråa system (BBG) inom allmän plats i gata och i gång- och cykelväg, i den mån som är möjligt. Med denna lösning skapas en porositet där vatten kan fördröjs i hålrummen. Vissa delar av planområdet föreslås i samråd med VA Syd anslutas direkt till ledningsnät utan fördröjning. I utredningen (Afy, 2023) ges förslag till övergripande utformning av både parkmark, gaturum och torgyta för att förbättra områdets kapacitet att infiltrera och fördröja dagvatten.

Skyfall

Höjdsättningen är utformad utifrån både tillgänglighet och avvattning med hänsyn till skyfall.

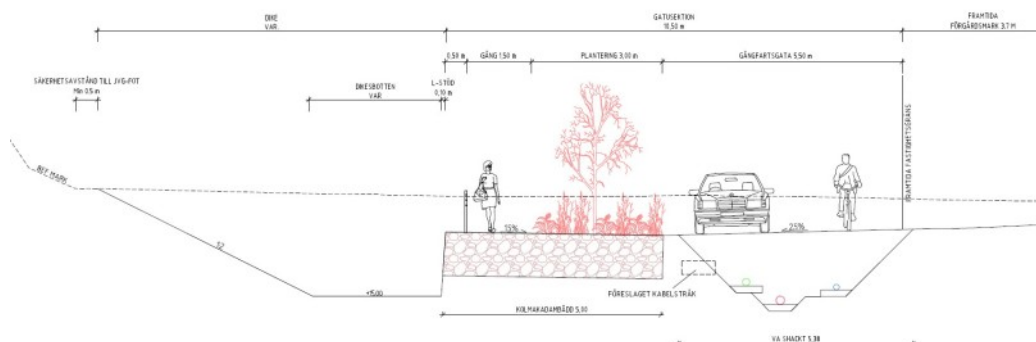
En skyfallsled ska anläggas mellan förskolan (S) och bostäderna (B) i södra delen av planområdet genom höjdsättning av marken. På så sätt ska skyfallsvatten som rinner in i planområdet söderifrån, från Ekgatan, ta sig vidare

via gatan norr om kvarteret och sedan samlas i dagvatten- och skyfallsstråk i väster. Stråket är utformad för hantering av både skyfalls- och dagvatten. Järnvägsdikets funktion inom allmän plats, park, är förtydligat med planbestämmelse på plankartan (fördröjning₁). Skyfallsstråket genom skolkvarteret i södra delen av planområdet är säkerställd med planbestämmelsen (m₂) och följs upp i bygglovsskedet (a₂).

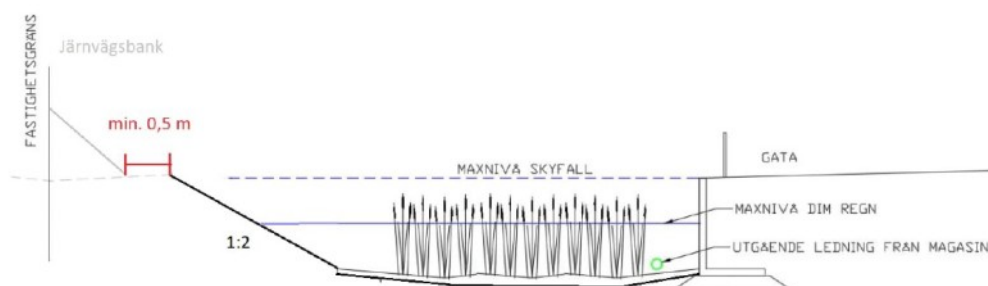
Ytterligare två nedsänkta grönytor är avsatta inom planområdet för att fungera som skyfallsytor. Dessa ligger inom allmän plats, park i södra delen av planområdet. Detta är förtydligat med planbestämmelse fördröjning₁ på plankartan. Vidare är en skyfallsyta avsedd att skapas öster om planerad förskola (S), utanför planområdet, genom att sänka en del av det befintliga Södervärnsstråket. Denna del är redan planlagd (PI 1221) som allmän plats, park.

I övrigt föreslås en skyfallsyta kunna kombineras med förskolegården i söder. Denna skyfallsyta ska framför allt fördröja det skyfallsvatten som regnar ner på förskoletomten. Ytan ligger inom område som föreslås både för skoländamål (S) samt för skyfallsanläggning (E₁). Den nersänkta ytan om cirka 900 kvadratmeter föreslås kunna ansamla cirka 160 kubikmeter. Detta är förtydligat med planbestämmelse m₃ och följs upp med hjälp av planbestämmelsen a₂ på plankartan. Skyfallsytans slänter är avsedda att utföras med lutning 1:5 eller flackare så ytan ska kunna fungera som förskolegård.

För mer information om förutsättningar och konsekvenser se kapitel 3 under rubrik *Tematisk indelning/Skyfall*.



Principsektion som visar på lösningen med dagvatten- och skyfallsstråk längs järnvägen inom allmän plats, park. Sektionen visar också blågröngråa system (BBG) i kombination med trädplantering i intilliggande gata. Afry, 2023.



Principsektion på detalj med förslag på utformning av dagvatten- och skyfallsstråk längs järnvägen. Afry, 2023.



Fotografi med exempel på hur dike kan utformas med en vertikal kant på ena sidan och slänt på andra. Norconsult, 2022.

Elförsörjning

För att kunna försörja den planerade bebyggelsen inom planområdet med el behövs ett antal nätstationer. I planförslaget avsätts en yta för en transformatorstation (E_1) öster om järnvägen. Väster om järnvägen möjliggörs transformatorstation inom byggrätten för mobilitetshuset (E_1). I planförslaget har utformning och placering gjorts på ett sätt som begränsar exponeringen av magnetfält, exempelvis i friliggande byggnad med ett avstånd till annan byggnad som överstiger fem meter. För transformatorstation inom mobilitetshuset bör ett avstånd på minst fem meter hållas mellan nätstationen och byggnadsdel med hög vistelsegrad. Detta hanteras vidare i bygglovsprocessen.

Avfallshantering

Avsikten med planförslaget är att lösa avfallshanteringen inom respektive fastighet i ett eller flera gemensamma miljörum i bottenvåningen inom respektive kvarter. Detta med undantag för radhusbebyggelsen i söder som bedöms kunna ha ett friliggande och gemensamt miljöhus. Miljörummen och miljöhuset bedöms kunna angöras från allmän plats, gata. Planförslaget bedöms möjliggöra att avfallshanteringen ska kunna lösas i enlighet med gällande renhållningsordning.

Övrigt

Byggrätterna vid Lönngatan i norr är anpassade för att säkerhetsavståndet till vattenledning (V600 betongledning) i Lönngatan ska efterlevas. Byggrätterna hamnar minst 10 meter från vattenledningens centrum.

Norr om radhusen i sydöstra delen av planområdet föreslås ett u-område, markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar, för att kunna förlägga stamledning och servispunkter för respektive radhustomt. Att förlägga anslutningar söder om radhusen hade sannolikt gjort för stor skada på allén samt varit riskabelt dels för stamledningens ålder, dels för risken med rotinträngning. U-området i norr belastar både kvartersmarken för radhusbebyggelsen (B) samt för skola (S) och skyfallsanläggningen inom samma yta (E₁).

Inom planområdet medges att anläggningar för lokal energiproduktion får uppföras utöver angiven nockhöjd (h₄₋₆). Bestämmelserna syftar till att bidra till klimatomställningen och lokal förnybar energiproduktion.

Skydd mot störningar

Trafikbuller

På plankartan regleras skydd mot störningar i form av skydd mot trafikbuller från omgivande vägar. På så vis säkerställs markens lämplighet för bostadsändamål utifrån gällande trafikbullerförordning. Detaljplanens genomförande utifrån trafikbuller har utretts i en bullerutredning (WSP, 2022).

För mer information om förutsättningar och konsekvenser se kapitel 3 under rubrik *Tematisk indelning/Trafikbuller*.

Risk för olyckor

På plankartan regleras skydd mot störningar i form av skydd mot olyckor från järnvägen. En riskutredning har utförts (WSP, 2022). Med stöd i denna utredning har planförslaget utformats genom beaktande av risk och riskminimering genom markanvändning, avstånd till järnvägen och genom planbestämmelser som säkrar åtgärder som begränsar och minimerar riskerna.

Byggrätter för bostadsbebyggelse (B) är placerad minst 40 meter från närmsta spårmitt tillhörande järnvägen. Samma avstånd har tillämpats för stationsbyggnaden i norr som medger centrum (C), lättare vård utan övernattnings (D₁), kontor (K), vuxenutbildning (S₁), järnvägsstation och resecentrum (T₁) samt lättare produktion och tillverkning (Z₁). Förskola (S) har placerats längre in i kvarteret, bort från järnvägen, på ett avstånd cirka 80 meter mellan byggrätten och närmsta spårmitt till järnväg.

Endast två byggrätter inom planområdet finns närmare järnvägen än 40 meter. Dessa är för järnvägsstation och resecentrum (T₁) inom del av stationsbyggnaden i nordöst samt för mobilitetshuset i nordväst. Byggrätten för järnvägsstation och resecentrum (T₁) i nordöst ligger som närmst cirka 32 meter från närmsta spårmitt till järnväg. Den andra byggrätten är för mobilitetshuset med huvudanvändningen parkeringshus (P₁), men medger också järnvägsstation och resecentrum (T₁) samt transformatorstation (E₁). Mobilitetshuset ligger cirka 16,5 meter ifrån närmsta spårmitt till järnväg. För byggnadsdel inom 20,0 meter från närmsta spårmitt till järnväg ska urspårningsskydd för tågurspårning finnas, vilken kan behöva placeras i byggnaden. Detta har säkerställts med planbestämmelse (m₁). Vidare har planbestämmelse tillförts mobilitetshuset som innebär att centrumverksamheter endast får finnas i byggnadens bottenvåning mot norr och mot väster (s₁). Genom att styra centrumverksamhet till enbart bottenplan och bort från järnvägen och mot Lönngatan minimeras riskerna från järnvägen samtidigt som samhällsvinsterna med att kunna erbjuda en aktiv stationsmiljö optimeras.

För att säkra lämpligheten för övriga bostäder (B) bortom första radens bebyggelse mot järnvägen samt för förskolan (S) får startbesked inte ges för övriga bostäder eller skola förrän första radens bebyggelse mot järnväg har uppförts. Med första radens bebyggelse avses byggnader vars fasader vänder sig

direkt mot järnvägen utan att det finns någon andra huvudbyggnader framför. För första radens bebyggelse mot järnväg finns planbestämmelser som säkrar att fasad, inklusive fönster, i första radens bebyggelse mot järnväg ska uppföras brandklassad, som lägst i klass EI30. Fönsterna i fasaden till första radens bebyggelse mot järnväg får inte vara öppningsbara, bostadslägenheternas fönster är undantagna. Vidare ska tillgång till utrymningsväg i annan riktning än mot järnväg finnas för första radens bebyggelse mot järnväg.

För hela planområdet gäller det att friskluftsintag placeras, antingen på tak eller så högt upp som möjligt på fasad bort från järnvägen, och central avstängningsmöjlighet för ventilation ska finnas för all bebyggelse där människor vistas mer än tillfälligt. Radhus (områden markerat med f_{11} på plankartan) och komplementbyggnader är undantagna.

För mer information om förutsättningar och konsekvenser se kapitel 3 under rubrik *Tematisk indelning/Risk*.

Övrigt

För att säkra markens lämplighet får startbesked för byggnation inte ges förrän markföroreningar har avhjälpats. För mer information, se kapitel 3 under rubrik *Tematisk indelning/Markföroreningar*.

Hantering av skyfall beskrivs under rubrik *Teknisk försörjning* här ovan.

Inför granskningen av detaljplanen kommer planbestämmelse om grönytefaktor utredas vidare och införas på plankartan. Detta för att främja grönska inom kvartersmarken.

Övergripande avvägningar i detaljplanen

I samband med planuppdraget för detaljplanen gav stadsbyggnadsnämnden två tilläggsbeslut. Det ena beslutet var att ge förvaltningen i uppdrag att i det fortsatta planarbetet utreda möjligheten för en mindre zon av odlingslotter närmast invid spåret. Det andra tilläggsbeslutet var att ge förvaltningen i uppdrag att i det fortsatta planarbetet utreda hur man kan ge förutsättningar för barns behov av lekutrymme. Med hänsyn till dessa två tilläggsuppdrag har följande övergripande avvägningar gjorts i arbetet med detaljplanen:

- Förutsättningar för barns behov av lekutrymme har i planförslaget tillgodosetts på flera vis. Orienterbarheten i området bedöms som god. Ordentliga mått har säkerställts för bostadsgårdarna vilket kan skapa utrymme för lek. Bebyggelsen planeras i en skala som till stora delar innebär att boende kan ha möjlighet till en viss kontakt med de som vistas på gården. I sydöstra planområdet föreslås en förskola med tillhörande förskolegård vilket kan ge boende i närområdet ett stort grönt inslag, och i bästa fall en lek- och vistelsemiljö utanför verksamhetstid (även om det inte kan säkerställas i detaljplanen). Då bilparkering löses på västra sidan av Kontinentalbanan så kommer biltrafikmängderna på lokalgatunätet inom området att vara låga, vilket även det bidrar till barns rörelsefrihet. Södervärnsstråket bevaras som ett gång- och cykelstråk samtidigt som övriga gator i stort avses utformas på fotgängares villkor. Rörelsefriheten bedöms därmed som god utifrån ett barnperspektiv. Samtidigt har barns behov av lekutrymme balanserats mot den nya bebyggelsens omfattning och täthet i ett stationsnära läge. Bebyggelsestätheten i förslaget är lägre än vad som enligt översiktsplanen potentiellt hade kunnat vara möjligt att pröva. Dock är tätheten i paritet med strukturförslaget i underliggande planprogram (Pp 6051).
- En mindre zon av odlingslotter närmast invid spåret har i en samlad bedömning bedömts som olämpligt utifrån ett flertal aspekter och föreslås inte i detaljplanen. Odlingslotter invid spåren uppmuntrar vistelse intill spårområdet vilket är olämpligt utifrån riskbilden från Kontinentalbanan som farligt godsled (se riskutredningen WSP, 2022). Även bland annat metallpartiklar från järnvägen vid inbromsningar bedöms som problematiska för odling intill spåret. Vidare är utrymmet mellan järnvägen och bebyggelsen begränsat och behövs för funktioner kopplade till detaljplanens genomförande, såsom ytor för dagvatten- och

skyfallshantering. Odling i detta område hade därmed istället fått en stor påverkan på kvarvarande kvartersmark med en minskad exploatering som följd.

I övrigt har följande övergripande avvägningar gjorts i arbetet med detaljplanen:

- Bebyggelse och funktioner som uppmuntrar vistelse invid spåren har begränsats i planförslaget. Samtidigt medges funktioner som inte kan lokaliseras någon annanstans utifrån sitt läge med kopplingen till stationen. Detta avser både de två allmänna torgen i norr, västra delen av stationsbyggnadens samt mobilitetshuset. Dessa funktioner bedöms vidare ha en mycket stor samhällsnytta och riskreducerande åtgärder föreslås i den mån det bedömts möjligt.

Motiv till detaljplanens bestämmelser

Användning av mark och vatten

Allmän plats

GATA – Gata

Motivet till planbestämmelsen är att Gata har bedömts vara en lämplig markanvändning för området med syftet att koppla samman området med den övriga stadsväven. Detta bedöms kunna ge positiva effekter för liv, rörelse och trygghet i området. Användningen Gata är allmän plats som är avsedd både för fordonstrafik såväl som gång- och cykeltrafik. I användningen ingår även komplement som behövs för gatans funktion.

GCVÄG – Gång- och cykelväg

Motivet till planbestämmelsen är att Gång- och cykelväg har bedömts vara en lämplig markanvändning för området med syftet att koppla samman området med den övriga

stadsväven. Detta bedöms kunna ge positiva effekter för liv, rörelse och trygghet i området. Användningen Gång- och cykelväg är allmän plats som är avsedd både för gång-, cykel- och mopedtrafik. I användningen ingår även komplement som behövs för gatans funktion.

PARK – Park

Motivet till planbestämmelsen är att Park har bedömts vara en lämplig markanvändning för området med syftet att skapa ett allmänt grönområde längs järnvägen främst för att kunna hantera dagvatten och skyfall samt för att medge gång- och cykelvägar inklusive gång- och cykeltunnel. Vidare bekräftar Park vissa befintliga grönområden inom området. Områdena kräver skötsel och är helt eller till viss del anlagda.

Användningen Park är allmän plats.

TORG – Torg

Motivet till planbestämmelsen är att Torg har bedömts vara en lämplig markanvändning för området med syftet att utgöra öppna allmänna platser inom området och i anslutning till järnvägsstationens södra uppgångar samt intill planerad busshållplats i Lönngatan. Användningen Torg är allmän plats och avser alla typer av torg med tillhörande verksamheter och ska vara avsett för ett gemensamt behov. I användningen ingår även komplement som behövs för torgets funktion.

Kvartersmark

B – Bostäder

Motivet till planbestämmelsen är att Bostäder har bedömts vara en lämplig markanvändning för området. Vidare är motivet att bostäder kan ge positiva effekter för liv, rörelse och trygghet mot omkringliggande gaturum. Användningen Bostäder tillämpas för områden med olika former av boende av varaktig karaktär. Även bostadskomplement så som exempelvis miljöhus och förråd ingår i användningen. Användningen är huvudanvändning inom berörda områden.

C – Centrum

Motivet till planbestämmelsen är att Centrum har bedömts vara en lämplig markanvändning för centrala lägen i detta område. Vidare är motivet att Centrum kan ge positiva effekter för liv, rörelse och trygghet mot omkringliggande gaturum. Användningen Centrum tillämpas för områden med kombinationer av olika verksamheter som handel, service, tillfällig vistelse, samlingslokaler, kontor och andra jämförliga verksamheter som behöver ligga centralt eller vara lätta att nå. Användningen Centrum tillämpas även som kombination till bostadsområden med möjlighet till verksamheter inom kvarteret. Även komplement till centrumverksamheten ingår i användningen. Användningen Centrum är huvudanvändning inom området invid det planerade torget i nordöst och i övrigt en kompletterande användning.

D₁ – Lättare vård utan övernattnig

Motivet till planbestämmelsen är att Lättare vård utan övernattnig har bedömts vara en lämplig markanvändning för detta centrala läge i området. Denna användning bedöms kunna bredda markanvändningen inom området och komplettera övriga användningar på ett positivt sätt. Användningen bedöms rymmas i Centrum men är med som egen användning för att tydliggöra att byggrätten med undantag för bottenvåningen kan vigas helt för ändamålet. Med lättare vård utan övernattnig avses vård och hälsovård, vilket exempelvis kan röra sig om sjukgymnastik, kiropraktor, tandvård, vaccinationsklinik eller personalhälsovård. Användningen medger inte sjukhus, sluten kriminalvård eller annan vård av större karaktär eller med behov av övernattnig.

E – Tekniska anläggningar

Motivet till planbestämmelsen är att Tekniska anläggningar har bedömts vara en lämplig markanvändning för området. Denna användning bedöms skulle kunna höra samman med

fastigheten Mandelblomman 5 som är planlagd för samma ändamål i en angränsande detaljplan.

E₁ – Skyfallsanläggning

Motivet till planbestämmelsen är att Skyfallsanläggning har bedömts vara en lämplig markanvändning för området. Denna användning bedöms kunna behövas som en kompletterande användning för att möjliggöra en skyfallsväg för att säkra ytavrinning genom kvartersmark mellan allmänna platser. Vidare kan berört område även behövas som skyfallsyta i syfte att samla vatten vid skyfall. Skyfallsanläggningarna är avsedda både för att betjäna området vid genomförandet av detaljplanen och ge viss flexibilitet för skyfallshantering på sikt.

E₂ – Transformatorstation

Motivet till planbestämmelsen är att Transformatorstation har bedömts vara en lämplig markanvändning för området. Denna användning bedöms kunna behövas för att försörja området utifrån elbehovet vid genomförandet av detaljplanen och dessutom ge flexibilitet över tid.

K – Kontor

Motivet till planbestämmelsen är att Kontor har bedömts vara en lämplig markanvändning för detta centrala läge i området. Denna användning bedöms kunna bredda markanvändningen inom området och komplettera övriga användningar på ett positivt sätt. Användningen bedöms rymmas i Centrum men är med som egen användning för att tydliggöra att byggrätten med undantag för bottenvåningen kan viga helt för ändamålet. Markanvändningen medger områden för kontor, tjänsteverksamhet och annan jämförlig verksamhet med liten eller ingen varuhantering. Även komplement till kontorsverksamheten ingår i användningen.

P₁ – Parkeringshus

Motivet till planbestämmelsen är att Parkeringshus har bedömts vara en lämplig markanvändning för området. Användningen är huvudanvändning. Inom området medges endast parkeringshus och inte större markparkering. Detta för att uppnå ett effektivt utnyttjande av marken. Även komplement till verksamheten parkering ingår i användningen. Denna användning bedöms bland annat behövas för att tillgodose detaljplanens genererade behov av parkeringsplatser. Avsikten med detaljplanen är att möjliggöra ett mobilitetshus med både bilparkering och andra mobilitetsfunktioner för delad mobilitet.

S – Skola

Motivet till planbestämmelsen är att Skola har bedömts vara en lämplig markanvändning för området. Användningen är huvudanvändning. Användningen skola tillämpas för områden för förskola, fritidshem, skola eller andra jämförliga verksamheter. Även komplement till verksamheten skola ingår i användningen. Avsikten med detaljplanen är att möjliggöra en förskola för 80 barn med en friyta på 30 kvadratmeter per barn. Denna användning bedöms bland annat behövas för att tillgodose detaljplanens genererade behov av förskoleplatser.

S₁ – Vuxenutbildning

Motivet till planbestämmelsen är att Vuxenutbildning har bedömts vara en lämplig markanvändning för detta centrala läge i området. Denna användning bedöms kunna bredda markanvändningen inom området och komplettera övriga användningar på ett positivt sätt. Användningen bedöms rymmas i Centrum men är med som egen användning för att tydliggöra att byggrätten med undantag för bottenvåningen helt kan viga för ändamålet. Med vuxenutbildning avses utbildning som vänder sig till vuxna människor. I användningen rymms inte övernattning till ändamålet. Vidare har ingen utemiljö avsatts till denna användning i detta centrala läge.

T₁ – Järnvägsstation och resecentrum

Motivet till planbestämmelsen är att Järnvägsstation och resecentrum har bedömts vara en lämplig markanvändning för detta centrala läge i anslutning till Persborg station med järnvägen och planerna på en ny placering av busshållplats i Lönngatan. Med användningen avses sådana verksamheter som hör till en järnvägsstation och ett resecentrum. Denna användning bedöms kunna bredda markanvändningen inom området och komplettera övriga användningar på ett positivt sätt. Inom zonen mindre än 40 meter från närmsta spårmitt till järnvägen, invid det planerade torget i nordöst, är Järnvägsstation och resecentrum huvudanvändning.

Z₁ – Lättare produktion och tillverkning

Motivet till planbestämmelsen är att Lättare produktion och tillverkning har bedömts vara en lämplig markanvändning för detta centrala läge i området. Användningen bedöms rymmas i användningen Centrum men är med som egen användning för att tydliggöra att byggrätten med undantag för bottenvåningen kan viga helt för ändamålet. Med användningen avses tillverkning och produktion i begränsad omfattning och av sådant slag att omgivningen inte vållas olägenheter med hänsyn till miljö, hälsa och säkerhet eller att större trafikstring uppstår. Till användningen ingår även komplement samt tillhörande försäljning, partihandel och annan jämförlig verksamhet med begränsad omgivningspåverkan.

Egenskapsbestämmelser för allmän plats

Stängsel, utfart och annan utgång

utfart₁ - In- och utfart mellan kvartersmarken i söder och Lönngatan i norr får finnas

Motivet till planbestämmelsen är att tydliggöra att det allmänna torget får innehålla en in- och utfart mellan det nya mobilitetshuset och Lönngatan. På så vis kan mobilitetshuset

genare kopplas samman med de större gatorna.

utfart₂ - In- och utfart till järnvägsanläggning

Motivet till planbestämmelsen är att tydliggöra att den allmänna parken får innehålla en in- och utfart mellan den nya gatan och befintlig järnvägsanläggning.

Utformning av allmän plats

fördröjning₁ - Fördröjningsanläggning för dagvatten och/eller skyfall ska finnas

Motivet till planbestämmelsen är att tydliggöra att den allmänna parken ska innehålla fördröjningsytor för dagvatten och/eller skyfall. Detta eftersom ytorna behövs för detaljplanens genomförande.

gc-väg₁ - Marken får användas för gång- och cykelväg samt gång- och cykeltunnel

Motivet till planbestämmelsen är att tydliggöra att den allmänna parken får innehålla gång- och cykelväg samt gång- och cykeltunnel. Detta för att koppla samman planområdet med befintlig gatunät söder om området på östra sidan av järnvägen. Vidare är motivet att tydligt möjliggöra för framtida gång- och cykeltunnel som finns utpekad i berört planprogram (Pp 6051) och där denna detaljplan utgör första etappen. Avsikten är att andra etappen, väster om järnvägen, ska pröva gång- och cykeltunneln under järnvägen.

Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Begränsning av markens utnyttjande

Prickmark - Marken får inte förses med byggnad. Balkong och skärmtak är undantagna i begränsad omfattning. Burspråk och frontespis är undantagna i begränsad omfattning och får skjuta ut som mest 1,0 meter från huvudbyggnaden

Motivet till planbestämmelsen är att säkerställa att berörd mark till största del är obebyggd. På så vis säkras utrymme för grönska, skyfallshantering, cykelparkering och utemiljö i övrigt.

Plusmark - Marken får endast förses med komplementbyggnader och andra anläggningar än byggnader. Burspråk och frontespis är undantagna i begränsad omfattning och får skjuta ut som mest 1,0 meter från huvudbyggnaden. Därutöver får balkong och skärmtak finnas i begränsad omfattning. Underjordisk parkering medges inte

Motivet till planbestämmelsen är att säkerställa att berörd mark till största del är obebyggd genom att begränsa ytterligare byggnader i en större omfattning. Samtidigt ges utrymme för komplementbyggnader, däribland väderskyddad cykelparkering, förrådsbyggnader och miljöhus, och andra anläggningar än byggnader. På så vis säkras utrymme för grönska, skyfallshantering, cykelparkering och utemiljö i övrigt.

ö₁ - Marken får inte förses med byggnad eller parkeringsplats

Motivet till planbestämmelsen är att säkerställa att berörd mark inte förses med byggnad eller parkeringsplats. Detta då det inte bedöms lämpligt med hänsyn till att området är nära allmänna gator.

Byggnaders användning

s₁ - Centrumverksamheter får endast finnas i byggnadens bottenvåning mot norr och mot väster. Byggnadens bottenvåning i norr ska innehålla minst en lokal för centrumverksamhet och den sammanlagda lokalarean (LOA) för

centrumverksamhet i byggnaden ska vara minst 100 m²

Motivet till planbestämmelsen är att koncentrera centrumverksamheter i bottenplan mot Lönngatan och minimera risker från järnvägen genom att begränsa verksamheterna mot järnvägen.

s₂ - Byggnadens bottenvåning får i huvudsak endast användas för publik verksamhet eller bostadskomplement

Motivet till planbestämmelsen är att koncentrera centrumverksamheter med publik karaktär i bottenplan för att ge positiva effekter för liv, rörelse och trygghet mot omkringliggande gaturum. I de fall bostäder medges kan centrumverksamhet bytas ut mot bostadskomplement, såsom tvättstuga eller gemensamt utrymme.

s₃ - Byggnaden får i huvudsak endast användas för bostäder

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa byggrätterna där centrumverksamheter inte bedöms lämpligt. Bostadskomplement medges.

Höjd på byggnadsverk

h₁ - Högsta nockhöjd är 5.0 meter

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa bebyggelsens höjd för att harmoniera med omgivningen och begränsa exploateringen.

h₂ - Högsta nockhöjd är 8.5 meter

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa bebyggelsens höjd för att harmoniera med omgivningen och begränsa exploateringen.

h₃ - Högsta nockhöjd är 12.0 meter

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa bebyggelsens höjd för att harmoniera med omgivningen och begränsa exploateringen.

h₄ - Högsta nockhöjd är 17.0 meter. Anläggningar för lokal energiproduktion samt hisstoppar, trapphus och ventilationsanläggningar i begränsad omfattning får uppföras utöver angiven nockhöjd

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa bebyggelsens höjd för att harmoniera med omgivningen och begränsa exploateringen. Vidare är motivet att skapa förutsättningar för anläggningar för lokal energiproduktion. Dessutom är motivet att även ge viss flexibilitet för hisstoppar, trapphus och ventilationsanläggningar.

h₅ - Lägsta nockhöjd är 18.0 meter och högsta nockhöjd är 20.0 meter. Anläggningar för lokal energiproduktion samt hisstoppar, trapphus och ventilationsanläggningar i begränsad omfattning får uppföras utöver angiven nockhöjd

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa bebyggelsens höjd för att harmoniera med omgivningen och begränsa exploateringen. Genom en lägsta och högsta nockhöjd är avsikten också att få till bullerskydd samt minimera bullerreflektioner. Vidare är motivet att skapa förutsättningar för anläggningar för lokal energiproduktion. Dessutom är motivet att även ge viss flexibilitet för hisstoppar, trapphus och ventilationsanläggningar.

h₆ - Lägsta nockhöjd är 21.0 meter och högsta nockhöjd är 23.0 meter. Anläggningar för lokal energiproduktion samt hisstoppar, trapphus och

ventilationsanläggningar i begränsad omfattning får uppföras utöver angiven nockhöjd

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa bebyggelsens höjd för att harmoniera med omgivningen och begränsa exploateringen. Genom en lägsta och högsta nockhöjd är avsikten också att få till bullerskydd samt minimera bullerreflektioner. Vidare är motivet att skapa förutsättningar för anläggningar för lokal energiproduktion. Dessutom är motivet att även ge viss flexibilitet för hisstoppar, trapphus och ventilationsanläggningar.

h₇ - Högsta nockhöjd är 20.0 meter

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa bebyggelsens höjd för att harmoniera med omgivningen och begränsa exploateringen.

Markreservat för allmännyttiga ändamål

u₁ - Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Motivet till planbestämmelsen är att reservera utrymme för allmännyttiga underjordiska ledningar.

Placering

p₁ - Huvudbyggnad ska i huvudsak placeras mot nordväst

Motivet till planbestämmelsen är att styra placering av huvudbyggnaden inom användningen Skola mot den nya gatan i norr samt mot väster som bullerskydd från järnvägen för skolgården.

Skydd mot störningar

m₁ - För byggnadsdel inom 20,0 meter från närmsta spårmitt till järnväg ska urspårningsskydd

för tågurspårning finnas, vilken kan behöva placeras i byggnaden

Motivet till planbestämmelsen är att säkerställa att byggnadsdel nära järnvägen innehåller urspårningsskydd för tågurspårning som skydd mot störningar.

m₂ - Skyfallsväg ska finnas för att säkra ytavrinning från Park i söder ut till Gata i norr.

Motivet till planbestämmelsen är att säkerställa att skyfallsväg finns på kvartersmark som säkerställer ytavrinning för att minimera konsekvenser med stående vatten på fel ställe vid skyfall.

m₃ - Minst 900 m² av marken ska vara nedsänkt med som minst 0,3 meter i relation till omkringliggande mark, i syfte att samla vatten vid skyfall

Motivet till planbestämmelsen är att säkerställa att minst en skyfallsyta finns som kan samla vatten vid skyfall.

Utformning

f₁ - Högsta tillåtna antal våningar är 1

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa bebyggelsens våningsantal för att harmoniera med omgivningen, begränsa exploateringen samt skapa en småskalig karaktär.

f₂ - Högsta tillåtna antal våningar är 2

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa bebyggelsens våningsantal för att harmoniera med omgivningen, begränsa exploateringen samt skapa en småskalig karaktär.

f₃ - Högsta tillåtna antal våningar är 3

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa bebyggelsens våningsantal för att harmoniera med omgivningen, begränsa exploateringen samt skapa en småskalig karaktär.

f₄ - Högsta tillåtna antal våningar är 4, exklusive hisstopp, trapphus, bostadskomplement och anläggningar för bostadsgård på tak

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa bebyggelsens våningsantal för att harmoniera med omgivningen och begränsa exploateringen. Vidare är motivet att skapa förutsättningar för hisstopp, trapphus, bostadskomplement och anläggningar för bostadsgård på tak.

f₅ - Högsta tillåtna antal våningar är 5, exklusive hisstopp, trapphus, bostadskomplement och anläggningar för bostadsgård på tak

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa bebyggelsens våningsantal för att harmoniera med omgivningen och begränsa exploateringen. Vidare är motivet att skapa förutsättningar för hisstopp, trapphus, bostadskomplement och anläggningar för bostadsgård på tak.

f₆ - Högsta tillåtna antal våningar är 6, exklusive hisstopp, trapphus, bostadskomplement och anläggningar för bostadsgård på tak

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa bebyggelsens våningsantal för att harmoniera med omgivningen och begränsa exploateringen. Vidare är motivet att skapa förutsättningar för hisstopp, trapphus, bostadskomplement och anläggningar för bostadsgård på tak.

f₇ - Tak på huvudbyggnad ska utformas som rakt sadeltak med minsta taklutning på 20 grader. Takterrass upp till 35 procent av taknockens längd samt mindre kompletterande tak är undantagna

Motivet till planbestämmelsen är att säkerställa att taken harmonierar med omgivningen genom att utföras som raka sadeltak. Vidare är motivet att ge viss flexibilitet och variation genom att inte låsa taklutningen, att sadeltaken inte behöver vara symmetriska samt att takterrasser och mindre kompletterande tak är undantagna.

f₈ - Överkant av bottenvåningens bjälklag ska utföras minst 0,5 meter och högst 1,0 meter över markens medelnivå i anslutning till allmän plats. Lokaler för centrumverksamhet samt bostäder såväl som bostadskomplement med egna entréer mot allmän plats är undantagna

Motivet till planbestämmelsen är att säkerställa lämpliga inomhusmiljöer för de boende genom att begränsa lägsta sockelhöjd och på så vis minska insyn. Vidare är motivet med att begränsa högsta sockelhöjden för att bottenplan fortfarande ska ge positiva effekter för liv, rörelse och trygghet mot omkringliggande gaturum. Detta ska kunna göras utan att begränsa möjlighet för lokaler för centrumverksamhet samt bostäder såväl som bostadskomplement med egna entréer mot allmän plats.

f₉ - Fasad på huvudbyggnad ska i huvudsak utformas med rött tegel varav minst en tredjedel av bottenvåningens fasadlängd mot norr, väster och söder ska utformas med transparent fasad, exempelvis genom stora fönsterpartier

Motivet till planbestämmelsen är att byggnadens fasad och uttryck ska harmoniera med omgivningen genom att ansluta till rött tegel som fasadmateriäl vilket finns hos befintlig bebyggelse väster om området. Den röda kulören är även ett sammanhållande gestaltungs-grepp för den nya bebyggelsen inom planområdet som syftar till att både visuellt hålla samman bebyggelsen såväl markera och etablera området

kring Persborg station som en målpunkt. Vidare är motivet till regleringen av bottenvåningens fasad att uppnå visuell upplevelse på nära håll i mötet mellan människa och byggnad samt i relationen mellan innanför och utanför byggnaden.

f₁₀ - Fasad på huvudbyggnad ska i huvudsak utformas med rött tegel

Motivet till planbestämmelsen är att byggnaders fasader och uttryck ska harmoniera med omgivningen genom att ansluta till tegel som fasadmateriell vilket finns hos befintlig bebyggelse söder om berörda områden. Vidare är motivet till att kulören är röd ett sammanhållande gestaltungsgrepp för den nya bebyggelsen inom planområdet som syftar till att både visuellt hålla samman bebyggelsen såväl markera och etablera området kring Persborg station som en målpunkt.

f₁₁ - Endast radhus

Motivet till planbestämmelsen är att harmoniera med omgivande bostadstypologi söder om planområdet, få till en blandning av bostadstypologier inom planområdet samt skapa en småskaligare karaktär.

f₁₂ - Takvåning (våning 3) får uppföras till högst 50 % av byggnadsarean per bostadsenhet inom egenskapsområdet. Takvåningen, inklusive skärmtak och andra tillhörande byggnadsdelar till takvåningen, ska vara indragen minst 1,5 meter ifrån fasadlinjen mot gatan i söder och kvartersmarken i norr

Motivet till planbestämmelsen är att medge en begränsad takvåning som då kan markera och särskilja byggnadens avslut uppåt.

f₁₃ - Minst en passage som skapar fysisk och visuell kontakt mellan gata och gård ska finnas.

Passagen ska vara minst 4,0 meter bred och minst 2,7 meter hög

Motivet till planbestämmelsen är att visuellt bryta upp och underlätta kontakten mellan gård och gata för att ge positiva effekter för liv, rörelse och trygghet mot omkringliggande gaturum.

f₁₄ - Minst en entré per fasadsida ska finnas i bottenvåning mot söder, väster och norr

Motivet till planbestämmelsen är att tillgängliggöra mobilitetshuset och dess koppling till järnvägen och anslutande plattform. Detta för att stärka Persborg station som målpunkt och ge positiva effekter för liv, rörelse och trygghet mot omkringliggande stadsrum.

f₁₅ - Minst en entré ska finnas mot gata i norr

Motivet till planbestämmelsen är att stärka kontakten med gatan i norr vilket bedöms kunna ge positiva effekter för liv, rörelse och trygghet mot omkringliggande gaturum.

f₁₆ - Sammanlagt ska minst en entré finnas mot gata i norr/nordöst och minst två entréer torg i väst/sydväst

Motivet till planbestämmelsen är att stärka kontakten med omkringliggande gata och torg vilket bedöms kunna ge positiva effekter för liv, rörelse och trygghet mot omkringliggande stadsrum.

Utförande

b₁ - Minst 40 % av marken ska vara genomsläpplig.

Motivet till planbestämmelsen är att säkra en minsta andel genomsläpplig mark för att fortsatt infiltrera och fördröja vatten inom planområdet samt främja grönska på kvartersmark.

Utnyttjandegrad

e₁ - Största byggnadsarea är 20 % av egenskapsområdet

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa exploateringen så den harmonierar med omgivningen.

e₂ - Största byggnadsarea är 40 % av egenskapsområdet

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa exploateringen så den harmonierar med omgivningen.

e₃ - Största byggnadsarea är 700 m²

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa exploateringen så den harmonierar med omgivningen.

e₄ - Största byggnadsarea är 100 m²

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa exploateringen så den harmonierar med omgivningen.

e₅ - Största bruttoarea är 1500 m²

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa exploateringen så den harmonierar med omgivningen.

Ändrad lovplikt

a₁ - Marklov krävs även för åtgärder som väsentligt försämrar markens genomsläpplighet.

Motivet till planbestämmelsen är att följa upp planbestämmelsen b₁. Samtidigt är avsikten att det endast ska göras ifall markens genomsläpplighet försämras väsentligt.

a₂ - Marklov krävs även för åtgärder som väsentligt förändrar markens höjdläge.

Motivet till planbestämmelsen är att följa upp planbestämmelsen m₂ samt m₃. Samtidigt är avsikten att det endast ska göras ifall markens höjdläge förändras väsentligt.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Byggnaders användning

Byggnadens vind får inte inredas för bostäder

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa exploateringen med hänsyn till trafikbuller.

Markens anordnande och vegetation

Mark får inte förses med parkeringsplats för bil. Undantag från detta är kvarter markerat med P₁ och S på plankartan samt parkering för rörelsehindrades behov inom övriga kvarter. Inom varje kvarter, markerat med B på plankartan undantaget radhusen, medges även en parkeringsplats för bilpoolsbil.

Motivet till planbestämmelsen är att begränsa markparkering och parkeringsgarage inom planområdet i syfte att skapa en god stadsmiljö.

Skydd mot störning

Fasad, inklusive fönster, i första radens bebyggelse mot järnväg ska uppföras brandklassad, som lägst i klass EI30. Fönsterna i fasaden till första radens bebyggelse mot järnväg får ej vara öppningsbara, bostadslägenheternas fönster är undantagna.

Tillgång till utrymningsväg i annan riktning än mot järnväg ska finnas för första radens bebyggelse mot järnväg.

Friskluftsintag, antingen på tak eller så högt upp som möjligt på fasad bort från järnvägen, och central avstängningsmöjlighet för ventilation ska finnas för all bebyggelse där människor vistas mer än tillfälligt. Radhus (område markerat med f₁₁ på plankartan) och komplementbyggnader är undantagna.

Motivet till planbestämmelsen är att säkra markens lämplighet och att föreslagen bebyggelse kan komma till stånd med hänsyn till de risker som järnvägen innebär.

Om ekvivalent ljudnivå vid en bostads fasad överstiger 60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida som vid fasad har en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA och maximal ljudnivå nattetid (kl. 22.00 - 06.00) på högst 70 dBA

För en bostad med en boarea på maximalt 35 m² får den ekvivalenta ljudnivån vid fasad uppgå till 65 dBA

Om en bostad har en eller flera uteplatser ska minst en av dessa ha högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå. Maximalt värde får överskridas med som mest 10 dBA upp till fem gånger i timmen dagtid (kl. 06.00 - 22.00)

Samtliga angivna ljudnivåer avser frifältsvärden.

Motivet till planbestämmelsen är att säkerställa markens lämplighet för bostadsändamål utifrån gällande trafikbullerförordning.

Utformning

Utstickande balkong får endast finnas från våning 2 och uppåt.

Motivet till planbestämmelsen är att stärka kontakten mellan bebyggelsen och anslutande gatu- samt gårdsrum genom begränsning av utstickande balkong från huvudbyggnadens fasad nära markplanet. Detta bedöms kunna ge positiva effekter för liv, rörelse och trygghet i markplanet.

Fasad på huvudbyggnads bottenvåning mot allmän plats ska betonas från övriga våningsplan och ges extra omsorg avseende material, färgskiftning och detaljrikedom.

Motivet till planbestämmelsen är att stärka kontakten mellan bebyggelsen och anslutande gaturum vilket bedöms kunna ge positiva effekter för liv, rörelse och trygghet. Vidare är motivet till regleringen av bottenvåningens fasad att uppnå visuell upplevelse på nära håll i mötet mellan människa och byggnad.

Loftgångar får inte anordnas mot allmän plats.

Motivet till planbestämmelsen är att stärka kontakten mellan bebyggelsen och anslutande gaturum genom att begränsa loftgångar som hade ökat avståndet mellan bostadslägenheterna och gaturummet. Detta bedöms kunna ge positiva effekter för liv, rörelse och trygghet.

Fasader på huvudbyggnad ska i huvudsak ha röda kulörer.

Motivet till planbestämmelsen är att byggnaders fasader och uttryck ska harmoniera med omgivningen. Ett samlat gestaltungsgrepp, med en eller två kulörer, återfinns i omgivande bebyggelse. Vidare är motivet, utöver att visuellt hålla samman bebyggelsen, att markera och etablera området kring Persborg station som en målpunkt.

Huvudbyggnad ska i huvudsak förses med vegetationstak, rött tegeltak eller tak av annat material i svart kulör. Komplementbyggnad ska i huvudsak förses med vegetationstak.

Motivet till planbestämmelsen är att byggnaders tak och uttryck ska harmoniera med omgivningen genom att ansluta till takmaterial eller kulör som återfinns hos omgivande bebyggelse. Vidare är motivet till att ge ett sammanhållande gestaltungsgrepp för den nya bebyggelsen inom planområdet som syftar till att både visuellt hålla samman bebyggelsen och att markera och etablera området kring Persborg station som en målpunkt.

Huvudentré till flerbostadshus och radhus ska placeras mot, och ansluta i nivå till angränsande, allmän plats. Entréer till trapphus i flerbostadshus ska utformas genomgående, fysiskt och med möjlighet till visuell kontakt mellan allmän plats och gården.

Motivet till planbestämmelsen är att stärka kontakten mellan bebyggelsen, gårdsrummet och gatan vilket bedöms kunna ge positiva effekter för liv, rörelse och trygghet mot omkringliggande gaturum och kontakten däremellan.

Villkor för startbesked

Startbesked får inte ges för byggnation förrän markföroreningar har avhjälppts.

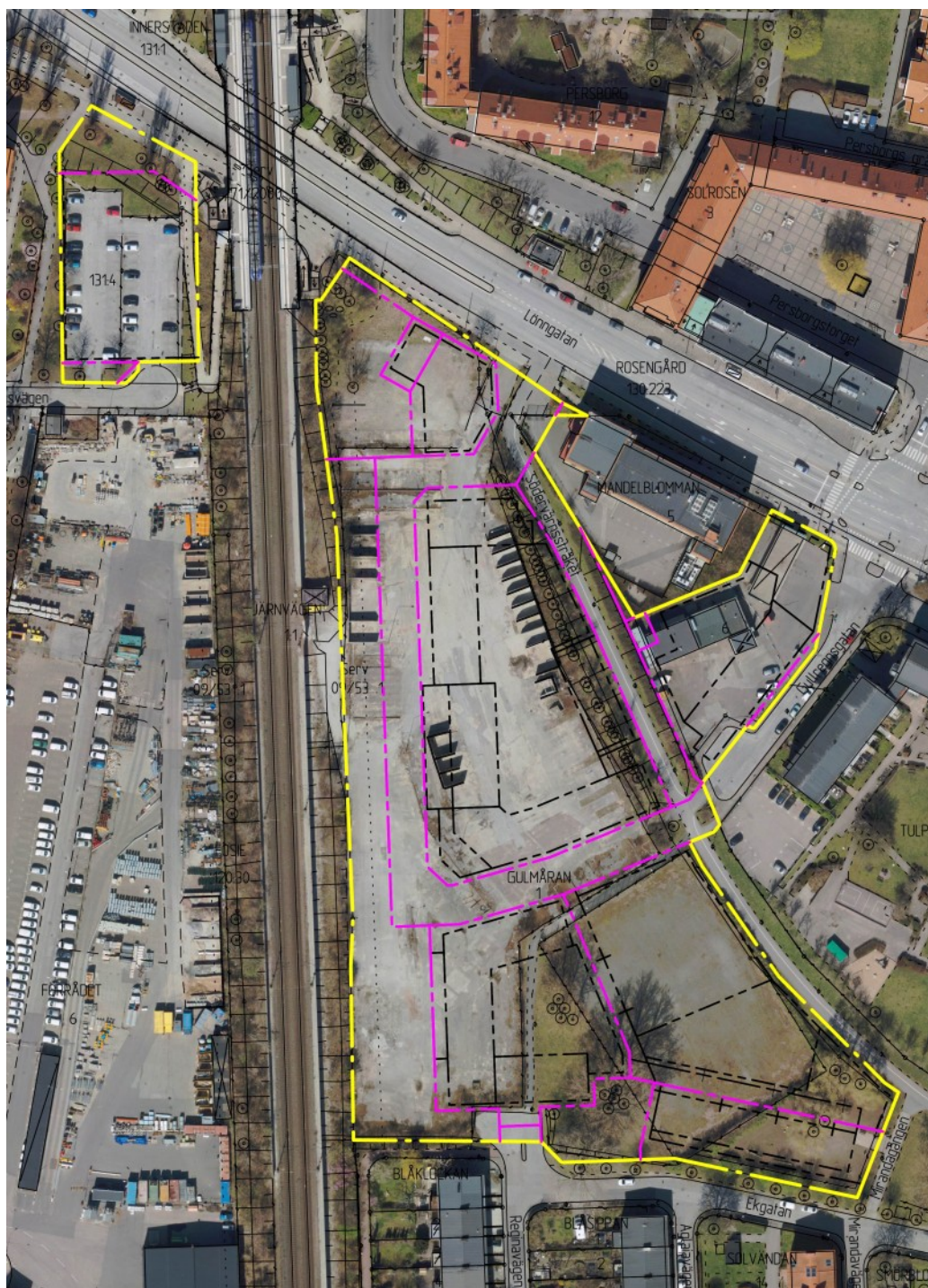
Motivet till planbestämmelsen är att säkerställa och följa upp markens lämplighet i förhållande till föreslagen markanvändning.

Startbesked får inte ges för övriga bostäder eller skola förrän första radens skyddande bebyggelse mot järnväg har uppförts.

Motivet till planbestämmelsen är att säkra markens lämplighet och följa upp att föreslagen bebyggelse kan komma till stånd med hänsyn till den riskbild som finns med anledning av järnvägen.

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.



Orienteringskarta med plangränser. Planområdesgränser är i gult, användningsgränser är i rosa och egenskapsgränser är i tjockare svart. Grundkartebeteckningar redovisas i tunnare svart. Flygfoto från 2022.

Tematisk indelning

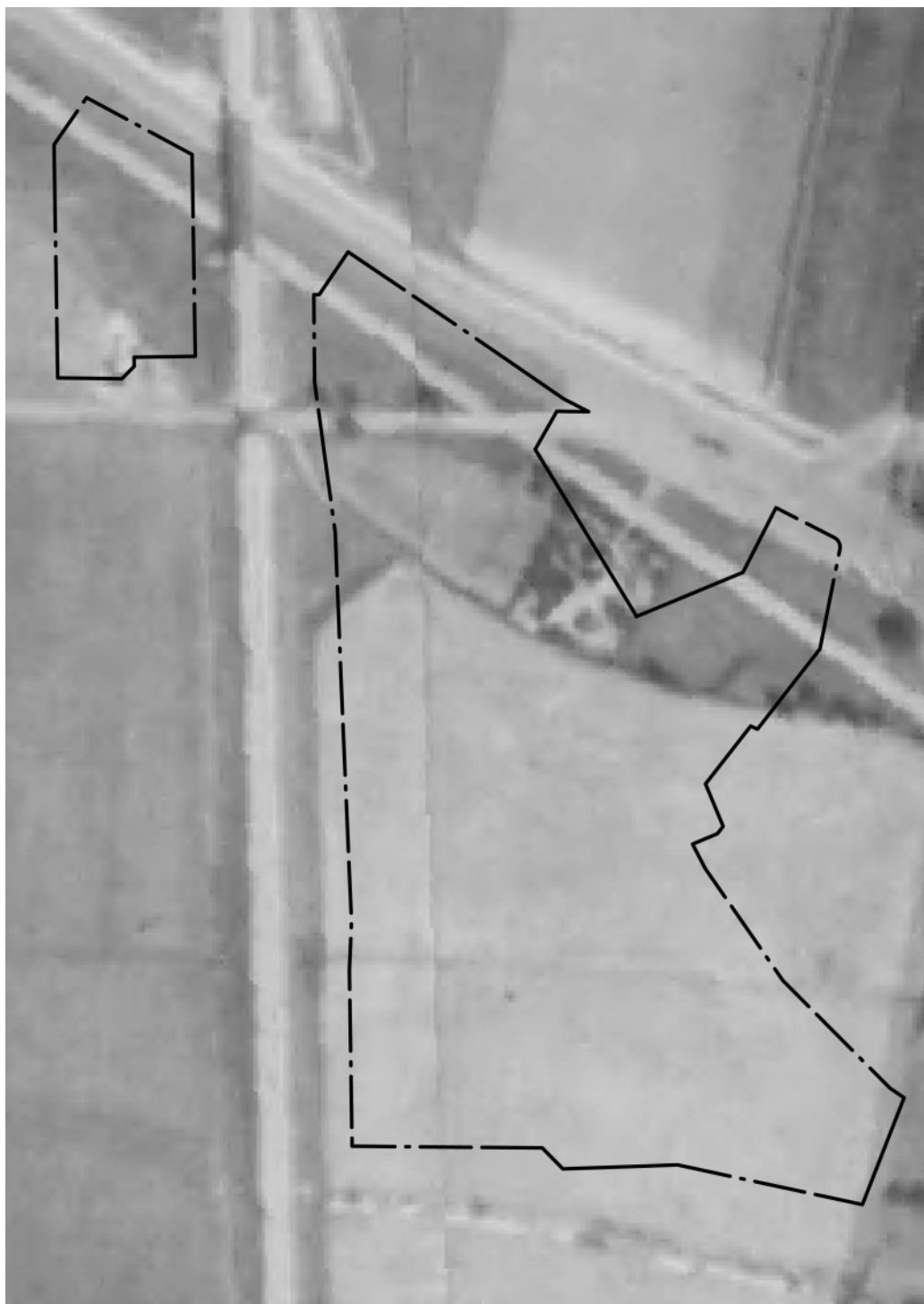
Bebyggelse, stads- och landskapsbild

Nuläge

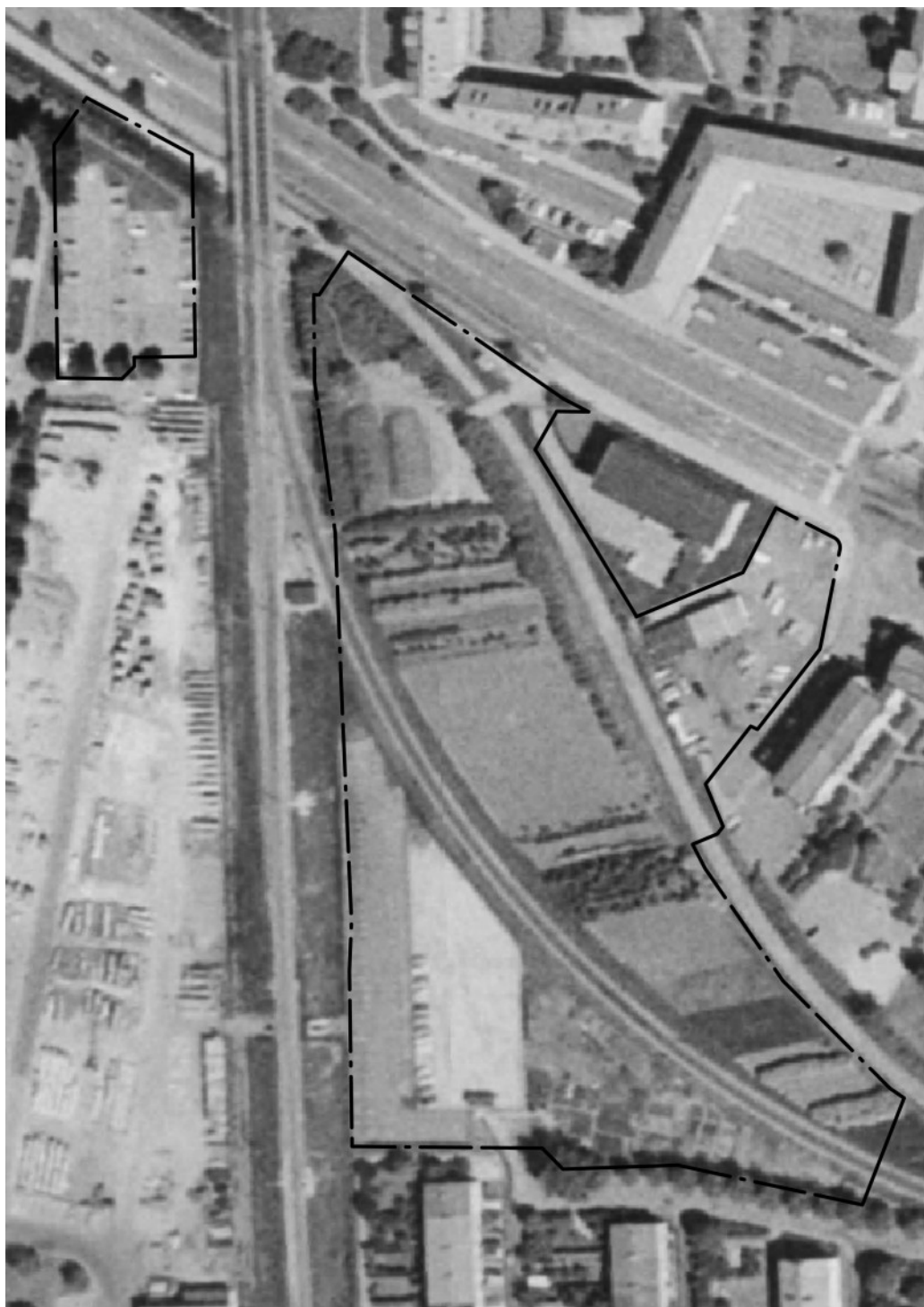
Planområdet ligger i anslutning till Persborg station söder om Lönngatan. Berörda delområden är Hindby öster om järnvägen och Augustenborg väster om järnvägen.

Stadsbilden är präglad av järnvägen med tillhörande järnvägsområden, Lönngatan som trafikled och de verksamhetsområden som finns och har funnits här. Idag är stora delar av planområdet lågt utnyttjat, med undantag för en hundrastgård, en fotbollsplan och en markparkering. Det är därför möjligt att passera Persborg station, både från Kontinentalbanan och Lönngatan, utan att man lägger märke till stationen. Inom planområdet mot Gullregnsgatan finns också en befintlig biltvätt och bilverkstad.

Dagens område började ta form i slutet av 1940- och 50-talet vilket syns tydligt på flygfotot från 1973. På flygfoto från 1940-talet går det att uttyda att planområdet till stora delar låg på brukad jordbruksmark. Strukturen präglades av Lönngatan och Kontinentalbanan. Vid Lönngatan i norr ungefär vid kvarteret Mandelblomman fanns viss bebyggelse. Planområdet har aldrig varit en utpräglad stationsknutpunkt.



Flygfoto från 1940-talet med planområdet markerat i svart. Eventuellt är flygfoto inte helt geometriskt korrekt och något förskjutet söderut. På flygfotot syns bland annat Lönngatan i norr och troligen en vägsträckning likt Ekgatan i söder. Inom planområdet syns brukad åkermark, en förlängning av Augustenborgsvägen österut över Kontinentalbanan samt bebyggelse intill dagens fastighet Mandelblomman 5 i nordöst.



Flygfoto från 1973 med planområdet markerat i svart. På flygfotot syns förutom Lönngatan i norr bland annat det vagnöverföringsspår som motsvarar dagens Södervärnsstråk och den idag igenfyllda tunneln under Kontinentalbanan i söder. På den västra sidan av Kontinentalbanan syns markparkeringen.

Planområdet har på den östra sidan av järnvägen fram till 1970-talet varit helt präglad av järnvägen. Järnvägslinjen Malmö-Ystad fanns längs den södra sidan av Lönngatan. Intill

Kontinentalbanan anlades 1955 ett anslutningsspår inom planområdet till järnvägslinjen mot Ystad och fanns kvar till 1973. På flygfoto från 1960-talet går det att se uppförandet av vagnöverföringsspår inom planområdet från spåret i Lönngatan för icke reguljär trafik mellan Malmö och Ystad. Detta vagnöverföringsspår motsvarar dagens Södervärnsstråk. Väster om detta spår hamnade troligen jordmassorna vid anläggandet. Detta har troligen skapat den vall som idag finns inom planområdet väster om Södervärnsstråket. Gång- och cykeltunnel under Kontinentalbana fanns redan 1973 för att länka samman västra och östra området. Under 1970-talet avvecklades järnvägslinjen Malmö-Ystad och omvandlades då till en gång- och cykelväg. Därefter har den större fastigheten Gulmåran 1 använts som kommunalt upplag. Del av området har på senare tid använts av Trafikverket i samband med iordningställandet av Persborg station.

På den västra sidan av järnvägen, inom fastigheten Fosie 131:4, har planområdet från 1960-talet och framåt använts för markparkering.



Fotomontage med flera fotografier sammanfogade till en, 2020. Från mitten av planområdet över upplagsområdet inom fastigheten Gulmåran 1 med vy mot norr.



Fotografi, 2020. Befintlig biltvätt och bilverkstad inom planområdet mot Gullregngatan. Vy från Södervärnsstråket mot nordöst.



Fotografi, 2020. Markparkeringen på västra sidan av järnvägen från rampen i söder med vy mot nordväst och Lönngatan till höger i bild.

Omkringliggande bebyggelse

Väster om Kontinentalbanan finns ett kommunalt verksamhetsområde i form av upplag och uppställning av fordon inom fastigheten Förrådet 6. Nordöst om planområdet finns en teknisk anläggning med kontor inom fastigheten Mandelblomman 5. I övrigt består omkringliggande bebyggelse av grannskapsenheter med flerbostadshus i norr (Persborg), öster (Hindby) respektive väster (Augustenborg) och småskalig bostadsbebyggelse i söder (Hindby).

Grannskapsenheter

Grannskapsenheterna präglas av flerbostadshus och öppna gårdar mot de kringliggande vägarna och grönytorna. Persborg (och del av Hindby) består av låga lamellhus i cirka 4 våningar. Bebyggelsen uppfördes i en gedigen vardagsarkitektur, som dock har genomgått omfattande förändringar. Från början hade området teglade samt putsade fasader med utskjutande takfot.

Augustenborg består av lamellhusbebyggelse i 4-6 våningar i nyrealistisk stil med tegelbelagda sadeltak och fasader i gult och rött tegel och/eller vit och grön puts.



Fotografi, 2020. Persborg från södra sidan av Lönngatan med vy mot norr.



Fotografi, 2020. Norra Hindby från Södervärnsstråket med vy mot nordöst.



Fotografi, 2020. Augustenborg från Augustenborgsvägen med vy mot väst.

Småskalig bebyggelse

Söder om planområdet ligger Hindby med parallella svängda gator och radhusbebyggelse i 2 våningar med flacka sadeltak och fasader i gult tegel samt puts. Tomterna är långsmala och sträcker sig genom hela kvarteren.



Fotografi, 2020. Hindby från Eksgatan med vy söderut.

Öppen kvartersstad

Nordväst om planområdet ligger Lönngården vars bebyggelsestruktur är öppen kvartersstad. Området berörs av riksintresse för kulturmiljövård (M 114 Malmö). Inom den öppna kvartersstaden är fasaderna genomgående enkla och saknar ofta dekor. Alla sidor av byggnadskropparna är likvärdigt behandlade. Det finns inga tydliga framsidor eller baksidor. Lönngården har en karaktäristiska uppbyggnad med repetitiva lamellhus i 4 våningar där gavlarna är snett ställd mot Lönngatan. Bebyggelsen närmst planområdet är utförda med gula tegelfasader.



Fotografi, 2020. Lönngården från parken väster om Kontinentalbanan med vy mot väster.

Konsekvenser

Planförslaget bedöms förändra planområdets karaktär väsentligt. Detta genom att i stort möjliggöra en omvandling av ett tidigare verksamhetsområde med upplag till ett aktivt stationsområde som understöds av nya bebyggelsekvarter med bostäder men även lokaler för verksamheter. Området kring Persborg station bedöms därmed kunna upplevas som en tillgänglig och visuell målpunkt med blandad stadsbebyggelse. Den röda fasadkulören bedöms fungera som en signalfärg för att skapa en identitet kring bebyggelsen liksom att tydligt markera området och Persborg station. Detta knyter an till närområdet med enhetlig bebyggelse i kulörerna gul, orange, rött och gul/grönt.

Planförslaget vävs samman med områdets typiska stadsstrukturer från 1940-talet och framåt. Bland annat har planförslagets struktur anpassats efter vagnöverföringsspåret som fanns och idag är Södervärnsstråket. Befintliga

Gullregnsgatan förlängs mot Kontinentalbanan i sydväst. Stadsbyggnadskaraktären med kvarter som inte är slutna, som finns i omgivningen, fortsätter inom planområdet. Ekgatan får bebyggelse på norra sidan. Planförslaget möjliggör även för att öppna upp gång- och cykeltunneln under Kontinentalbanan i en kommande etapp.

Föreslagen bebyggelse är överlag något högre än omgivande bebyggelse. Dock är den högsta bebyggelsen i planområdet på sex våningar i samma skala som den gulteglade och grönputsade bebyggelsen väster om planområdet i Augustenborg (se bild ovan). De lägre radhuslängorna som föreslås i planområdet är i liknande skala som småhusbebyggelsen i Hindby i söder. Bebyggelsen trappar även ner i skala mot öster för en mjukare övergång till den befintliga bebyggelsen.

I övrigt har bebyggelsen inom planområdet en takutformning och takfärg som knyter an till omgivande bebyggelse. Dessutom föreskrivs att det ska vara tegelfasader för de två byggrätterna i söder som vänder sig mot småhusområdet i Hindby som är teglade och putsade samt för mobilitetshuset i nordväst som ligger i anslutning till teglade flerbostadshus.

Grönytor och naturvärden

Nuläge

Planområdet är till stora delar hårdgjort och består bland annat av ruderatmark som tidigare har använts som upplag. Därutöver innehåller planområdet även mindre grönytor och vegetation som trädalléer, trädgrupperingar, buskage och klippta gräsmattor.

En naturvärdesinventering har tagits fram för planområdet med omnejd på den östra sidan av järnvägen (Ekoll AB, 2021). Denna utredning har kompletterats med en statusbedömning

av träd inom samma område (Trädkontoret AB, 2022).

Vid naturvärdesinventeringen avgränsades fyra naturvärdesobjekt inom planområdet, alla med naturvärdesklass 4, visst naturvärde. Objekten består i huvudsak av grönstråk. Naturvärden bedöms enligt fyra naturvärdesklasser, där klass 1 är högst och 4 lägst. Inom området har även igelkott (rödlistad som nära hotad) rapporterats på artportalen.

Resultatet av dessa två utredningar beskrivs sammanfattat nedan tillsammans med en allmän redogörelse av planområdets grönytor.

Beskrivning av planområdets delområden

Väster om järnvägen

Ut mot Lönngatan på västra sidan av järnvägen finns en klippt gräsmatta på cirka 600 kvadratmeter. Grönytan innehåller också två större pelarpopplar och något mindre träd samt en del buskvegetation. I söder står en parklind. Dessutom finns en mindre remsa av buskvegetation på cirka 50 kvadratmeter i slänten tillhörande rampen upp till tågplattformen. Väster om planområdet, intill östra sidan av Augustenborgsgången, finns en björk, en lönn samt en del buskvegetation.



Fotografi, 2020. Västra planområdet med gräsmatta, buskage och popplar till höger i bild. Bild från Lönngatan, väster om järnvägen, med vy österut.

Öster om järnvägen

I nordväst intill den östra uppgången till tågplattformen, finns en grönyta om cirka 400 kvadratmeter innehållande två rader med träd i allé, sex vitpilar i slänten på banvallen samt tre vitpilar mot Lönngatan. De sex vitpilarna i slänten bedöms omfattas av biotopskydd då de står i allé. Vidare finns en större fristående skyddsvärd vitpil öster om slänten. För detta träd har staden haft samråd med länsstyrelsen och fått tillstånd att avverka under vissa premisser. För mer information se kapitel 4 under rubrik *Prövning enligt annan lagstiftning*. För området är trädridån det värdefulla inom biotopen. I övrigt består växtligheten generellt av vardaglig flora så som exempelvis hagtorn, kornell och ros. Då området runt omkring består av hårdgjorda ytor är detta grönstråk en tillflyktsort och födosökmiljö för pollinerande insekter, småfåglar och mindre däggdjur.



Fotografi, 2022 (från Statusbedömning av träd, 2022), på den fristående större vitpilen i norra planområdet.

Längs Södervärnsstråket finns grönytor och vegetation på bägge sidor om gång- och cykelvägen mellan Lönngatan och Gullregngatan. För området är buskridån det värdefulla inom biotopen. På västra sidan finns ett friväxande buskage på vällen, cirka 1 150 kvadratmeter, där det också står 22 vitpilar i en allé. För dessa 22 träd har staden sökt och fått dispens från biotopskyddet som allé för att avverka under vissa premisser. För mer information se kapitel 4 under rubrik *Prövning enligt annan lagstiftning*. Vidare norrut finns en tysklönn på västra sidan intill korsningen där Södervärnsstråket möter Lönngatan. På östra sidan av Södervärnsstråket finns gräs och buskvegetation på cirka 500 kvadratmeter. Grönstråket är i övrigt bestående av blommande buskar. Växtligheten består av vardaglig flora såsom hagtorn, fläder, almsly, skuggnäva, vitplister och rödklöver. Området har ett visst värde för mångfalden i stadsmiljön genom att utgöra en tillflyktsort och födosökmiljö för pollinerande insekter, småfåglar och mindre däggdjur. Några av pilarna och flädern hade död ved vilket kan gynna vedlevande insekter.



Fotografi, 2020, från Södervärnsstråket, norr om Gullregnsgatan, med vy mot norr.

I södra delen av planområdet intill vändzonen vid Ekgatan finns en grönyta på cirka 1 100 kvadratmeter med klippt gräsmatta och 10 popplar i två klungor samt två mindre och mer fristående scharlakansekar. Den större goliatpoppeln och vitpilarna längs Ekgatan ligger utanför planområdet.



Fotografi, 2022. Planområdet i söder med gräsyta och popplar rakt fram i bild. Den stora goliatpoppeln samt vitpilarna närmst i bild är utanför planområdet. Bild från Aglaiavägen/Ekgatan med vy mot norr.

Hundrastgården med kringytor intill fotbollsplanen och Södervärnsstråket omfattar totalt en grönyta på cirka 1 350 kvadratmeter med tre popplar i en klunga respektive två popplar i en annan klunga inne på hundrastgården. I övrigt består grönytan till stor del av gräs och buskvegetation.



Fotografi, 2022. Planområdet med hundrastgården och vegetation till höger i bild. Vy från Södervärnsstråket mot söder.

Även grusfotbollsplanen samt del av det tidigare upplagsområdet inom fastigheten Gulmåran 1 har naturvärden i form av grusmark. Inom området finns enstaka sandiga ytor i en omgivning som annars är relativt hårdgjord. Här observerades det rödlistade resedabiet. Denna är knuten till växten färgreseda som växte här. Utöver detta består växtligheten främst av vardaglig flora såsom johannesört, vit

fetknopp, mjölkört och renfana. Förutom resadabi observerades andra insekter som till exempel stenhumla, väggsidenbi, mindre guldvinge, puktörneblåvinge och slättergräsfjäril. Utöver de sandiga markerna har området med sina asfalterade ytor ett obetydligt värde. Inom fotbollsplanen har bivarg observerats som fångat ett honungsbi. Bivarg gräver bohål i sandig mark och är en signalart för artrika sandiga marker. Utöver denna hittades även flertalet andra insekter såsom stenhumla, mörk jordhumla, kålfjäril, svävfluga och honungsbi. Svävfluga parasiterar på vildbin vilket tyder på att det trots allt bör finnas relativt många vildbin. Växtligheten består av vardaglig flora som till exempel johannesört, blåeld, renfana, väddklint och vägtistel.



Fotografi, 2021 (från naturvärdesinventering, 2021) på grusytan inom fastigheten Gulmåran 1 med vy norrut.

Krontäckning

Krontäckningsgraden (två meter ovan mark) är cirka 14 procent inom planområdet och dess absoluta närhet. Se figur nedan.



Figur med krontäckning i turkost (två meter ovan mark) i planområdet och dess absoluta närhet. Utsnittet för beräknad krontäckningsgrad är markerad med röd polygon.

Konsekvenser

Den samlade bedömningen är att detaljplanen kan genomföras utan en betydande påverkan på grönområden och naturvärden i stort. Naturvärdena inom planområdet bedöms som begränsade. Mer grönytor bedöms kunna tillskapas inom planområdet än vad som finns idag. Trots att planförslaget innebär att många träd behöver tas ner bedöms fler nya träd kunna planteras inom allmän plats som en kompensationsåtgärd.

Det främsta naturvärdet inom planområdet är enligt naturvärdesinventeringen grönstråken. Planförslaget innebär att den befintliga växtligheten längs Södervärnsstråket tas bort. Detta bedöms kompenseras av tillskapandet av ny och

kompletterande växtlighet både inom och utanför planområdet. Inom planområdet föreslås en cirka 12 meter bred parkremsa för dagvatten- och skyfallshantering längs med banvallens östra kant. Denna remsa tillsammans med den nya gatans trädplantering, som kommer gå parallellt, bedöms både bredda och stärka grönstråket längs med järnvägen för att fungera som ledlinje och spridningskorridor för olika djurarter. Vidare föreslås ny gatuplantering i Södervärnsstråket. Utanför planområdet ska 30 nya träd i rader planteras som kompensation för avverkningen av de 22 vitpilarna i enlighet med biotopskyddsdispensen. Trädslagen kommer vara rönn och apel av varierande sort längs Södervärnsstråket, samt vitpil som kommer återplanteras i luckor i befintlig pileallé längs Ekgatan.

Planförslaget bedöms kunna genomföras utan att påverka de arter som har påträffats inom området och som är skyddade enligt artskyddsförordningen. För mer information se kapitel 4 under rubrik *Tekniska frågor/Tekniska åtgärder/Artskyddsförordningen*.

Grönytor

Av planområdets cirka 5 100 kvadratmeter befintliga grönyta (exklusive grusytor) bedöms endast 750 kvadratmeter kunna bevaras. Detta berör den biotopskyddade allén av sex pilar i norr samt del av grönytan i söder intill Ekgatan. Genom planförslaget bedöms samtidigt nya grönytor kunna tillskapas. Inom stationskvarterens gårdar bedöms grönytor kunna tillkomma eftersom gårdarna inte är underbyggda, kommer att vara rymliga nog att rymma grönska inklusive stora träd och har god tillgång till solljus. Vidare skuggas skolgården inte av hög bebyggelse, är tillräckligt rymlig för att rymma grönska och stora träd samt är inte underbyggd eller på annat sätt begränsad. Bostadsgårdarna är på totalt cirka 3 750 kvadratmeter. Förskolegården är på cirka 2 400 kvadratmeter. Inom den allmänna parken, längs med banvallens östra kant, tillskapas ny grönyta för skyfall och dagvatten motsvarande 3

350 kvadratmeter. Totalt sett bedöms det finnas möjlighet att tillskapa mer grönytor inom planområdet än vad som finns idag.

Träd

Ett genomförande av detaljplanen innebär att flera träd bedöms behöva avverkas. I nedanstående stycken beskrivs konsekvenserna för befintliga större träd mer ingående. Längst ner finns en figur som visar planförslagets bedömda konsekvenser på större träd. Samtidigt ger planförslaget goda förutsättningar för att det ska finnas plats för fler träd än vad som finns inom området idag. Totalt sett bedöms fler träd kunna planteras än vad som behöver fällas på grund av exploateringen. Krav på plantering av nya träd kan inte regleras i en detaljplanen. Däremot rymmer planstruktur att nya träd skulle kunna planteras inom allmän plats, främst i den nya gatan, i Södervärnsstråket samt i parken intill den framtida gång- och cykeltunneln. Vidare avses plantering ske utanför planområdet i befintliga Gullregngatan, i sydöst vid Södervärnsstråket och i Ekgatan. Dessutom är det rimligt att anta att en del träd kommer att planteras på gårdarna inom kvartersmarken.

Väster om järnvägen bedöms en pelarpoppel kunna bevaras medan den andra pelarpoppeln och parklinden troligtvis är för nära planerat mobilitetshus och behöver avverkas. Även den ridå med en björk, en lönn samt mindre träd och buskar som finns väster om planerat mobilitetshus, utanför planområdet, bedöms behöva avverkas på grund av att dessa kommer för nära det planerade mobilitetshuset.

Öster om järnvägen bedöms de sex vitpilarna i norra slänten intill stationen kunna bevaras. Övriga fyra vitpilar mot Lönngatan samt den fristående skyddsvärda vitpilen bedöms behöva avverkas för att kunna skapa en fungerande

höjdsättning i området. För mer information om den fristående skyddsvärda vitpilen, se kapitel 4 under rubrik *Prövning enligt annan lagstiftning*.

Allén längs Södervärnsstråket, med de 22 vitpilarna, bedöms behöva avverkas. Allén står på en vall och behövs för att skapa en fungerande höjdsättning i området, för större ledningsdragningar, för att byggnationen och gårdsmiljö inte ska begränsas markant samt för att den nya bebyggelsen ska kunna uppföras som bullerskydd. För mer information om trädallén se kapitel 4 under rubrik *Prövning enligt annan lagstiftning*. Tysklönnen i norr intill Södervärnsstråket kommer behöva avverkas eftersom den är i vägen för den nya gångbanan längs Lönngatan.

Inom fastigheten Mandelblomman 6 finns ingen vegetation. Men ett genomförande av föreslagen byggrätt mot Lönngatan bedöms kunna påverka befintlig vegetation och de träd som finns inom fastigheten Mandelblomman 5 i sydöst.

Avsikten är försöka bevara grupperingarna med fem popplar på föreslagen bostadsgården inom kvarteret i söder samt de tre popplarna inom förskolegården i sydöst. Popplarna står med bra marginal till planerad bebyggelse. Dock har förutsättningarna för bevarandet inte utretts särskilt.

Den södra grupperingen med fem popplar inom parken i söder bedöms behöva avverkas. Detta med anledning att ytan behövs för skyfallshantering och därmed måste marken omformas. Möjligheter till att omforma marken på ett annat vis och eventuellt kunna bevara träden får studeras vidare vid ett genomförande av detaljplanen. De två popplarna i sydöst (inom dagens hundrastgård) bedöms behöva avverkas då de kommer i konflikt med byggrätten för planerade radhus. Byggrätten för de planerade radhusen kan inte skjutas mer söderut då de i så fall skulle riskera att påverka vitpilarna längs med Ekgatan.

behöva avverkas på grund av planförslaget. Nyplantering av träd innanför och utanför planområdet redovisas inte då både antalet och deras placering inte ännu är bestämt.

Krontäckning

Den befintliga krontäckningen (två meter ovan mark) bedöms minska med cirka 2 700 kvadratmeter med anledning av detaljplanens genomförande. Detta kan delvis kompenseras inom allmän plats inom planområdet och strax utanför genom nyplantering av träd. Ifall nyplanteringen inte kommer till stånd och heller inga träd planteras inom kvartersmarken hade krontäckningsgraden minskats till cirka fyra procent inom planområdet och dess absoluta närhet med anledning av planförslaget. Detta jämfört med nuläget.

Trafik och parkering

Nuläge

Lönngatan sydost om Norra Grängesbergsgatan har idag (2020) knappt 14 000 fordon per medelvardagsdygn och trafikflödena har stadigt minskat sedan 1990 när flödet var nästan 20 000 fordon per medelvardagsdygn. Andelen tung trafik är cirka 9 procent.

Det finns inga nya mätningar på Gullregnsgratan som idag är en återvändsgata för biltrafiken. Gatan har enbart en funktion för att nå de angränsande fastigheterna inom och sydost om planområdet.

Det finns inga trafikmätningar på Augustenborgsvägen, men gatan försörjer de cirka 70 befintliga bilplatserna på fastigheten Fosie 131:4 samt ytterligare ett femtontal bilplatser utanför planområdet. Dessutom finns en infart till fastigheten Förrådet 6, men som primärt trafikförsörjs söderut.

Cykelflödena på Lönngatan har väster om planområdet (mellan 2018-2023) varierat mellan 1 600 - 3 100 cyklar per medelvardagsdygn.

Södervärnsstråket har inga mätningar invid planområdet, men någon kilometer österut varierar flödena mellan 800 - 1 400 per medelvardagsdygn från år 2016. På Jägersrovägen i höjd med Södervärnsstråkets mätpunkt vid Cypressgatan är flödena 400 - 1 000 per medelvardagsdygn.

Väster om Persborg station finns i dag en hyrcykelstation med Malmö by Bike.

Kollektivtrafik

Planområdet ligger i ett mycket kollektivtrafiknära läge strax invid Persborg Station. På stationen går det tåg i halvtimmestrafik i båda riktningar mot Rosengård och Malmö C respektive Svågertorp, Hyllie, Triangeln och vidare norrut. Stadsbusslinjerna 1 och 35 stannar vid Persborg station och når målpunkter som Södervärn, Rosengård C, Gustav Adolfs Torg, Rosengård Centrum, Oxie och Elinelund utan byten. Två regionbusslinjer trafikerar stationen, linje 141 och linje 144. Linje 141 går till Svedala och linje 144 till Anderslöv via bland annat Käglinge och Östra Greve samt Södervärn i andra änden.

Parkering

I dagsläget finns det en parkeringsyta på fastigheten 131:4 inom planområdet. Markparkeringen består av cirka 70 bilplatser som hyrs ut med arrende till P-Malmö. I övrigt finns inga arrenden, avtal eller servitut för parkering som belastar någon del av planområdet.

Konsekvenser

Trafikalstringen från den nya exploateringen i planområdet beräknas vara cirka 2 500 trafikrörelser per dygn. Om målsättningarna kring färdmedelsfördelning för 2030 enligt Malmös Trafik- och mobilitetsplan (2016) uppfylls så innebär det cirka 500 nya bilresor, cirka 800 nya kollektivtrafikresor, cirka 900 nya cykelresor samt cirka 400 nya fotgängarresor.

Detta innebär ett ökat tryck på de gångbanor, cykelvägar och bilgator som leder från området samt på de bussar och tåg som idag trafikerar vid Persborg station. En konsekvens av ökad gång-, cykel- och kollektivtrafik samt andra förändringar längs gatan är att utformningen av Lönngatan behöver ses över för att få till en bättre placering av busshållplats i förhållande till järnvägsstationen och tillhörande centrumbildning, tillskapa cykelmöjlighet på norra sidan av gatan samt öka möjligheten att korsa gatan för fotgängare och cyklister.

Avseende biltrafiken så innebär det framförallt ett ökat flöde till och från fastigheten Fosie 131:4 som idag består av markparkering och som enligt förslaget avses bebyggas med ett mobilitetshus. Biltrafikens väg till och från mobilitetshuset beror på vilka anslutningar som möjliggörs. Om en in- och utfart möjliggörs till Lönngatan så drabbar den tillkommande biltrafiken framförallt den gatan. Om en anslutning enbart anläggs till Augustenborgsvägen så innebär det betydligt ökad trafik på denna gata samt på Augustenborgsgatan. Om in- och utfarter anläggs till både Lönngatan och Augustenborgsvägen så innebär det troligen att de flesta kommer att välja in- och utfarten direkt till Lönngatan.

Motorfordonstrafiken på Gullregnsgatan bedöms påverkas marginellt. Befintliga verksamheter med biltvätt och bilverkstad försvinner i och med planförslaget, vilket minskar trafikmängderna. Samtidigt ökar trafiken utifrån att en ny förskola planeras och att ny angöringstrafik till den nya

bostadsbebyggelsen tillkommer. Korsningen mellan Lönngatan och Gullregngatan bedöms inte påverkas nämnvärt av de förändrade trafikflödena.

Planförslaget bedöms inte medföra några större konsekvenser för Södervärnsstråket vid Lönngatan. Dock kommer in- och utfart till Mandelblomman 5 vara över Södervärnsstråket efter utbyggnad av planförslaget. Även vid Gullregngatan kommer fler motorfordon att korsa Södervärnsstråket och därmed kommer fler potentiella konflikter att uppstå. Då trafikmängderna på Gullregngatan och dess förlängning bedöms vara låga så bedöms korsningen med Södervärnsstråket inte påverkas nämnvärt av de förändrade trafikflödena. En god utformning och reglering av denna korsningspunkt bör kunna minimera potentiella konflikter.

Parkering

En konsekvens av förslaget är att de cirka 70 bilplatserna på mark försvinner och ersätts av ett mobilitetshus.

Övrigt

En konsekvens av planförslaget är att mobilitetshuset fotavtryck medför att en del av rampen på den västra sidan av Persborg station behöver flyttas något österut. Denna ramp kan även samnyttjas för underhåll av mobilitetshuset.

En ytterligare konsekvens av planförslaget är att vändplatsen i mötet mellan Ekgatan och Reginavägen minskas ned i yta eller försvinner helt. Ekgatan är dubbelriktad idag och Reginavägen enkelriktad i södergående riktning. Behovet av vändplats i detta läge är därmed marginell och en översyn av trafikregleringen av berörda gator får göras i samband med detaljplanens genomförande.

Teknisk infrastruktur

Nuläge

VA och dagvatten

Planområdet ingår i VA Syds verksamhetsområde för vatten och avlopp (VA) samt dagvatten. Området är flackt med en generell lutning norrut.

I planarbetet har förutsättningar, förslag och konsekvenser avseende VA och dagvatten studerats i en särskild utredning avseende höjdsättnings-, skyfalls-, dagvatten- och ledningsutredning (Afry 2023).

VA

En kombinerad ledning ligger i Lönngatan/Jägersrovägen, med servisanslutningar för dag- och spillvatten mot utredningsområdet norra del. En kombinerad ledning betyder att avloppsvattnet blandas med dagvatten i en och samma ledning. Servisanslutningen är anslutningspunkt/ledning som går mellan huvudledningen i gatan och till fastighetens förbindelsepunkt vid tomtgräns. I Lönngatan löper även en stor dricksvattenledning. Denna kräver extra försiktighetsåtgärder vid anläggningsarbetet med ett säkerhetsavstånd på minst 10 meter.

I Gullregngatan ligger även dricksvatten- och kombinerade ledningar som har en servisledning till den befintliga biltvätten. I den västra delen där mobilitetshuset planeras ligger befintliga dricksvatten- och kombinerade ledningar i Augustenborgsgatan. Längs med Ekgatan löper en kombinerad ledning.

Osäkert läge gäller för alla befintliga ledningar.

Dagvatten

Dagvatten från en stor del av planområdet avrinner i dagsläget ytligt med generell lutning mot Lönngatan. Det finns även ett dagvattensystem med ledningar och brunnar som täcker delar av området. Detta system ansluter till befintlig kombinerad avloppsledning i Lönngatan. Status på ledningar och brunnar inom planområdet är oklart. En del av planområdets södra delar rinner mot en lokal lågpunkt intill banvallen.

Markparkeringen i västra planområdet avvattnas med dagvattenbrunnar, dock saknas ledningsunderlag.

El, tele, fjärrvärme

Ledningar för el, tele och fjärrvärme finns i anslutning till planområdet. Anslutningsmöjligheterna till dessa bedöms som goda.

I övrigt finns en mängd övriga ledningar och kablar under mark vilka framgår i höjdsättnings-, skyfalls-, dagvatten- och ledningsutredning (Afry 2023).

Nätstationer

För att kunna försörja den planerade bebyggelsen inom planområdet med el behövs ett antal nätstationer. Kring en elanläggning finns elektriska och magnetiska fält. Styrkan beror bland annat på avståndet till anläggningen, spänningen och belastningsströmmen. Det finns inga riktlinjer för var nätstationer ska placeras, men försiktighetsprincipen ska tillämpas.

Utformning och placering bör ske på ett sätt som begränsar exponeringen av magnetfält, exempelvis i friliggande byggnad med ett avstånd till annan byggnad som överstiger fem meter. Vid placering av nätstation i byggnad, bör ett avstånd på minst fem meter hållas mellan nätstationen och byggnadsdel med hög vistelsegrad, till exempel bostad och kontor. Detta hanteras vidare i bygglovsprocessen.

Avfallshantering

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

Övrigt

Utanför planområdet, uppe på banvallen, finns Trafikverkets signalställverk. Tillfartsväg till anläggningen är från fastigheten Gulmåran 1 i öster.

Konsekvenser

VA och dagvatten

Förslaget har utretts i en höjdsättnings-, skyfalls-, dagvatten- och ledningsutredning (Afry, 2023). Planförslaget bedöms inte ge några betydande konsekvenser avseende VA och dagvatten.

För mer information om förslaget kring dagvattenhanteringen se kapitel 2 under rubrik *Beskrivning av detaljplanen/Teknisk försörjning/Dagvatten och skyfallshantering*.

El, tele, fjärrvärme

Planförslaget bedöms inte ge några betydande konsekvenser avseende el, tele och fjärrvärme. Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter och standarder om minsta avstånd från nätstation uppfylls med planförslaget.

I utredning avseende höjdsättnings-, skyfalls-, dagvatten- och ledningsutredning (Afry, 2023) finns förslag till ledningsomläggning av befintliga kablar inom planområdet med hänsyn till planförslagets struktur.

Planområdet bedöms ha goda förutsättningar för solljus och planförslaget möjliggör att anläggningar för lokal energiproduktion får uppföras uppe på taket på de högre

flerbostadshusen (högre än 3 våningar) utöver angivna nockhöjder. Utifrån detta bedöms planförslaget möjliggöra en nödvändig omställning av energisystemet med förnybar energi.

Avfallshantering

Planförslaget bedöms inte ge några betydande konsekvenser avseende avfallshantering.

Övrigt

Trafikverkets signalställverk bedöms inte påverkas eftersom tillfartsvägen säkerställs över allmän plats och finns förtydligad med planbestämmelse (utfart₂).

Luftkvalitet MKN

Nuläge

Enligt Malmö stads beräkningsmodell för luftföroreningshalter i Malmö har planområdet en nivå på 12-14 mikrogram kvävedioxid/kubikmeter. Modellen använder olika typer av utsläppskällor så som till exempel vägtrafiken, den lokala geografin och meteorologiska variationer för att beräkna halten av luftföroreningar. Gränsvärdet för luftföroreningar är 20 mikrogram kvävedioxid/kubikmeter, om halten är högre än det är det ingen lämplig plats för att bedriva förskoleverksamhet.

Konsekvenser

Planområdet bedöms lämpligt med hänsyn till föreslagna ändamål utifrån luftkvaliteten. Luftkvaliteten runt planerad förskola bedöms vara god. Planförslaget bedöms vidare inte medföra att miljö kvalitetsnormerna (MKN) för luft och miljömålet "Frisk luft" överskrids.

Vattenkvalitet MKN

Nuläge

Planområdet ligger inom VA Syds verksamhetsområde för dagvatten och är idag ansluten till dagvattenledningsnätet. Planområdet är flackt med en generell lutning norrut. Området består av moränlera eller lerig morän, vilket tyder på att infiltration av dagvatten troligen inte är speciellt hög.

Dagvatten från en stor del av planområdet avrinner i dagsläget ytligt med generell lutning mot Lönngatan. Det finns även ett dagvattensystem med ledningar och brunnar som täcker delar av området. Detta system ansluter till befintlig kombinerad avloppsledning i Lönngatan. Planområdet avvattnas via kombinerade avloppsledningar till Sjölunda avloppsreningsverk för att sedan släppas ut i Öresund.

Området väster om järnvägen, där det är markparkering, avvattnas via dagvattenledning i Augustenborgsvägen där slutrecipient är Öresund.

Status på ledningar och brunnar inom planområdet är oklart.

Konsekvenser

Planförslaget bedöms innebära ungefär motsvarande markförhållanden som befintlig situation. Dimensionerande rinntid bedöms även vara densamma som befintligt, dvs. 10 minuter. En klimatfaktor på 1,3 har även inkluderats för att anpassa beräkningarna till förväntade ökade nederbörds mängder på grund av framtida klimatförändringar.

Då huvuddelen av dagvatten från området planeras ledas till kombinerad ledning som leds till reningsverket har planförslaget utformats för att möjliggöra fungerande fördröjningsmöjligheter samt en höjdsättning som kan avleda skyfallsvatten till områden där de har som minst risk att åstadkomma skada och framkomlighetsbesvär. På

reningsverket renas dagvattnet tillsammans med spillvatten och bedöms uppnå god rening innan det släpps ut till recipient. På grund av detta görs ingen djupare analys av föroreningar eller recipientstatus.

För området väster om järnvägen bedöms situationen med parkeringshus förbättra föroreningssituationen jämfört med dagens markparkering. Föreslaget mobilitetshus bedöms i övrigt inte försämra möjligheterna för recipienten att nå satta MKN för vatten.

Generellt bedöms minskad yta för markparkering samt villkoret om avhjälpande av markföroreningar inom planområdet vara åtgärder i detaljplanen som har positiva effekter för att uppnå satta MKN för recipienten.

Skyfall

Nuläge

En höjdsättnings-, skyfalls-, dagvatten- och ledningsutredning har tagits fram (Norconsult, 2022). Med utgångspunkt från den har sedan en kompletterande och fördjupande översyn gjorts (Afry, 2023) för att utreda de tekniska förutsättningarna för exploateringen avseende höjdsättning, skyfallshantering och dagvattenhantering, samt omfattning av ledningsomläggningar.

En översiktlig skyfallskartering för ett 100-årsregn har gjorts för hela Malmö år 2019. Skyfallskarteringen visar att området idag drabbas av stående vatten vid skyfall, främst i den sydvästra delen intill järnvägen, se figuren nedan. Volymen vatten som stannar inom planområdet är vid ett skyfall för befintliga förhållanden är cirka 2 000 kubikmeter. Det finns även lokala lågpunkter i området, till exempel längs med

Gullregnsgatan och utmed Södervärnsstråket i norr. I de norra delarna rinner vatten ut mot Lönngatan och vidare mot nordväst.



Figur som visar skyfallskartering med maxdjup vid 100-årsregn, befintlig situation 2019. Röd linje är utredningsområde i utredningen. Afry, 2023.

I figuren nedan visas vattenflöden inom området - rödare nyans indikerar ett högre flöde. Pilarna symboliserar flödesriktningen. Det finns två tydliga utloppspunkter mot Lönngatan, vid Södervärnsstråket och vid Gullregnsgatan. Inströmning till området sker från Ekogatan i söder och även från Södervärnsstråket i sydost.



Figur som visar vattenflöden inom området. Flödesriktningarna gäller cirka 30 minuter efter intensitetstoppen av skyfallet (100-årsregn). Svart linje är utredningsområde i utredningen. Afry, 2023.

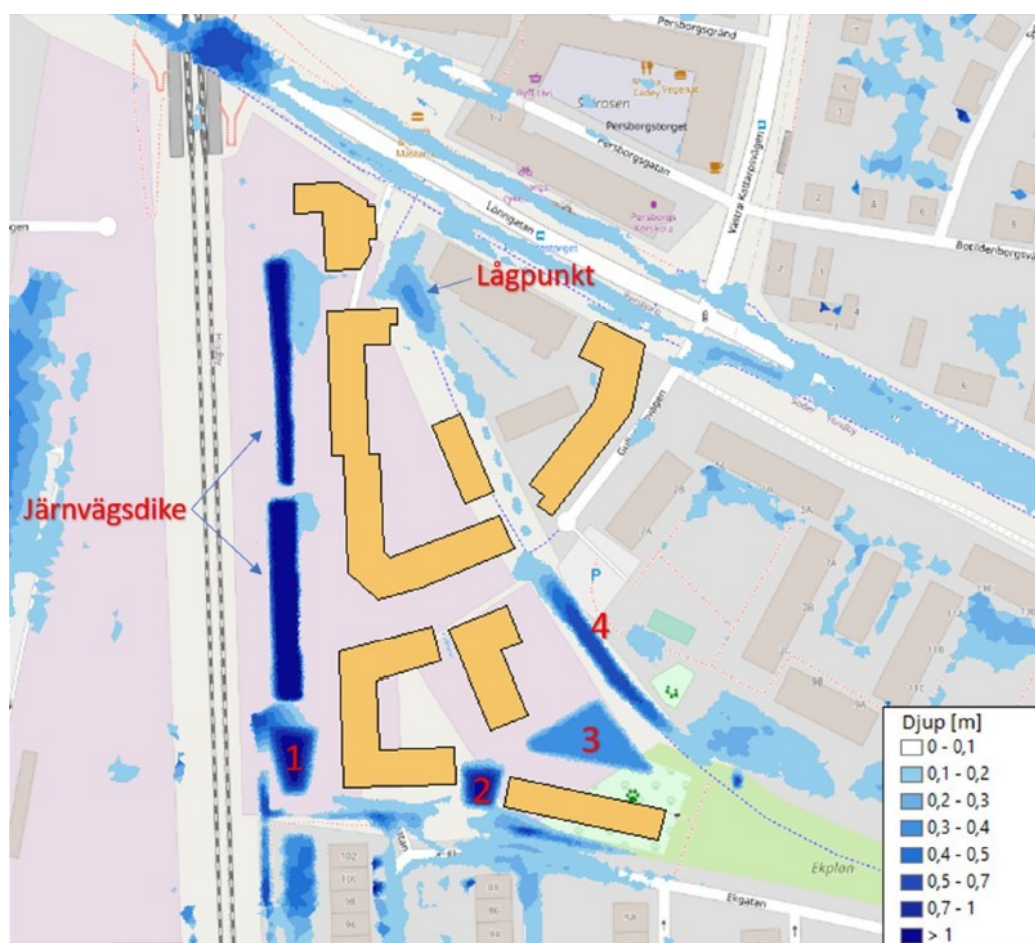
Konsekvenser

Med föreslagna åtgärder kan skyfallsvolymer vid ett 100-årsregn omhändertas och fördröjas inom området på ett tillfredsställande sätt. Då det är ett kommunalt huvudmannaskap på allmän plats bedöms inte höjdsättningen behöva fastställas på plankartan utan kan istället hanteras vid en detaljprojektering av området. Där utgör detaljplanen med tillhörande utredningar underlag för höjdsättningen.

Totalt möjliggörs att cirka 1 920 kubikmeter fördröjs på de nersänkta ytorna och att 150 kubikmeter fördröjs i blågröngråa system (BBG) inom planområdet. Det innebär att ett

genomförande av detaljplanen inte försämrar för befintliga områden nedströms eftersom fördröjningsvolymen är något större efter exploatering. Järnvägsdiket används även för dagvattenhantering under normala förhållanden.

I figuren nedan visas maximal ansamling av vatten vid ett 100-årsregn i detaljplaneområdet någon gång under regnets varaktighet som valts till 6 timmar. Klimatfaktorn 1,3 har använts.



Figur som visar skyfallsytor 1-4 samt lågpunkter vid ett 100-årsregn inom planområdet och dess absoluta närhet. Djup under 10 centimeter har exkluderats. Afry, 2023.

I figuren nedan visas strömningsriktningar och storleken på flöden 20 minuter efter intensitetsmaximum - rödare nyans indikerar ett högre flöde. Pilarna symboliserar flödesriktningen. I bilden går det att se var in- och utloppspunkterna till

planområdet är, såsom inloppspunkterna från Ekgatan i söder, inflöde från Södervärnsstråket i sydost samt utloppspunkterna till Lönngatan i norr.



Figur som visar strömningsriktningar 20 minuter efter intensitetsmaximum. Afry, 2023.

Den totala volymen till Lönngatan är cirka 2 300 kubikmeter. Planförslaget bedöms därmed inte ge en förändrad situation med negativ påverkan på nedströms bebyggelse.

Förskoletomten

Förskolegården avses höjdsättas på ett sådant att inget skyfallsvatten utifrån kan ta sig in. Förskoletomten ska bara ta hand om vatten som faller lokalt i skyfallsytans direkta närhet.

Skyfallsytan på förskoletomten avses bestå av en gräsklädd yta som föreslås avvattnas via en dräneringsledning. Endast vatten som regnar på förskoletomten och strax söder om denna hanteras på ytan. Dagvattnet är därmed relativt rent

och opåverkat från till exempel trafik. För 100-årsregnet överskrids djupet på max 30 centimeter under en kort stund innan ytan har hunnit dräneras. Scenariot inträffar emellertid mycket sällan.

För ett 100-årsregn blir vatten stående cirka 3 timmar och 25 minuter. Vattendjupet är som mest 38 centimeter, under en kort stund innan ytan har hunnit dräneras. För ett 30-årsregn blir vatten stående cirka 1 timme och 20 minuter på förskolegården. Vattendjupet är som mest 17 centimeter.

Utifrån detta bedöms förskolegården som lämplig att fungera för att hantera skyfall vid behov. Påverkan på förskoleverksamheten med stående vatten vid ett 100-årsregn bedöms som begränsad i omfattning och inom en tidshorisont som kan förväntas vara hanterbart för verksamheten.

Framkomlighet

Skyfall bedöms inte utgöra en risk för framkomligheten för fordon. Detta eftersom åtkomst inom området kan ske från fler än ett håll. Det bedöms också att entréer för byggnader inte påverkas i någon större utsträckning. Färdigt golv bör ligga minst 20 centimeter över högsta vattenytan. Gång- och cykelvägen i Södervärnsstråkets södra del översvämmas vid skyfall och är inte framkomlig.

Gång- och cykeltunneln under Kontinentalbanan

I översiktsplanen samt i berört planprogram (Pp 6051) föreslås en ny gång- och cykeltunnel under Kontinentalbanan i söder. Tunneln avses planeras i etappen för området väster om järnvägen.

Om gång- och cykeltunneln öppnas i nästa etapp är det viktigt att se till att vatten inte kan rinna vidare genom tunneln västerut och försämra översvämningssituationen på den

västra sidan. Det kan åstadkommas genom att skapa en upphöjning av marken på västra sidan av tunneln. Detta behöver studeras mer i detalj i samband med projektering.

Markföroreningar

Nuläge

En miljöteknisk markundersökning har utförts för planområdet (Tyréns, 2021). Syftet med den miljötekniska markundersökningen har bland annat varit att översiktligt bedöma föroreningssituationen inom området. Kommunikation har skett med miljöförvaltningen, Malmö stad och undersökning har formellt bemötts av miljöförvaltningen under 2022.

Undersökningen har påvisat allvarliga föroreningar så som klorerade lättflyktiga kolväten. Det har framkommit att marken tidigare har använts av flera miljöfarliga verksamheter och mäktigheten på fyllnadsmassor med okänd historik har ställvis påträffats ner till 5 meters djup.

Sammantaget visar resultat från utförd undersökning på låga till måttliga föroreningsnivåer i fyllningen medan den naturligt lagrade jorden generellt visar på låga föroreningsnivåer. Det finns aromater och polycykliska aromatiska kolväten (PAH) inom Gulmåran 1 i de sydvästra delarna. Klart förhöjda halter av petroleumämnen har påträffats i grundvatten inom fastigheten Mandelblomman 6 där även fältmätningen av lättflyktiga kolväten visade på tydligt förhöjda halter.

Generellt så påvisas klorerade lösningsmedel i grundvatten i alla undersökta punkter men halterna bedöms vara relativt låga. En kompletterande grundvattenprovtagning är på gång och kommer redovisas inför granskningen av detaljplanen.

Konsekvenser

Eftersom det förekommer föroreningar inom fastigheten krävs åtgärder för att göra marken lämplig för föreslagna ändamål, såsom bland annat bostäder och förskola. Detaljplanen villkorar att startbesked inte får ges för byggnation förrän markföroreningar har avhjälpats. Med denna planbestämmelse bedöms marken preliminärt kunna säkerställas som lämplig för ändamålen. Detta under förutsättning att inget graverande framkommer i den kompletterande grundvattenprovtagning och som inte kan åtgärdas med rimliga medel.

Innan startbesked kan lämnas behöver också övriga fyllnadsmassor (utöver de med föroreningsnivåer över mindre känslig markanvändning eller som kan kopplas till en specifik verksamhet) inom området utredas vidare innan entreprenadarbeten kan påbörjas. Innan åtgärdsförberedande undersökningar utförs är det dock av vikt att utreda förekomsten av klorerade lösningsmedel i grundvattnet. Inför ytterligare undersökningar kan en provtagningsplan med fördel skickas in till miljöförvaltningen, Malmö stad för bemötande.

Trafikbuller

Nuläge

Planområdet är utsatt för trafikbuller från främst järnvägstrafiken på Kontinentalbanan men även från biltrafik på Lönngatan.

Bostäder

Riktvärden för trafikbuller från spårtrafik och vägar anges i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216). Av dessa framgår att trafikbullernivån vid en bostads fasad inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå. Om bostaden inte är större än 35 kvadratmeter är motsvarande nivå 65 dBA. Vid en uteplats bör bullernivån inte överskrida 50 dBa ekvivalent och 70 dBa maximal ljudnivå.

Vid uteplatsen bör den maximala ljudnivån inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger i timmen mellan 06.00 och 22.00.

Om det inte går att uppnå värdet vid fasad (undantaget den högre ljudnivån vid smålägenheter) så bör minst hälften av bostadsrummen i bostaden vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl 22.00 och 06.00.

Det är tillräckligt att en uteplats, om det finns flera, uppfyller riktvärdet.

Förskola

För bedömning av buller vid förskole- och skolgårdar används Naturvårdsverkets vägledning om buller från väg- och spårväg på skolgårdar från 2023. Vägledningen innehåller riktvärden. Ljudnivån 50 dBA bör alltid uppnås vid så stor del av varje skolas utevistelseyta som möjligt, det vill säga vid minst halva skolgårdens yta. Riktvärdet bör så långt möjligt även uppfyllas vid de delar av skolbyggnadens fasader som vetter mot ljudskyddad sida, normalt skolgård och utevistelseytor. För övriga ytor utomhus bör målsättningen vara att klara 55 dBA. Värdena avser ekvivalent ljudnivå för dygn.

Aktuell förskola planeras för att rymma 80 barn. Detta innebär en tillgänglig friyta med minst 2 400 kvadratmeter, beräknat utifrån Malmö stads riktlinjer med 30 kvadratmeter friyta per barn.

Stationsbyggnaden

För byggnader likt stationsbyggnaden i norr finns inga riktvärden angivna för ljudnivå utomhus vid fasad. Däremot finns olika ljudkrav för bullernivåer inomhus beroende på vilken verksamhet som planeras.

Konsekvenser

En bullerutredning har genomförts (WSP, 2022). Nedan anges en sammanfattning av konsekvenserna med anledning av trafikbullret. Detta har summerats under rubrikerna bostäder, förskola och stationsbyggnaden.

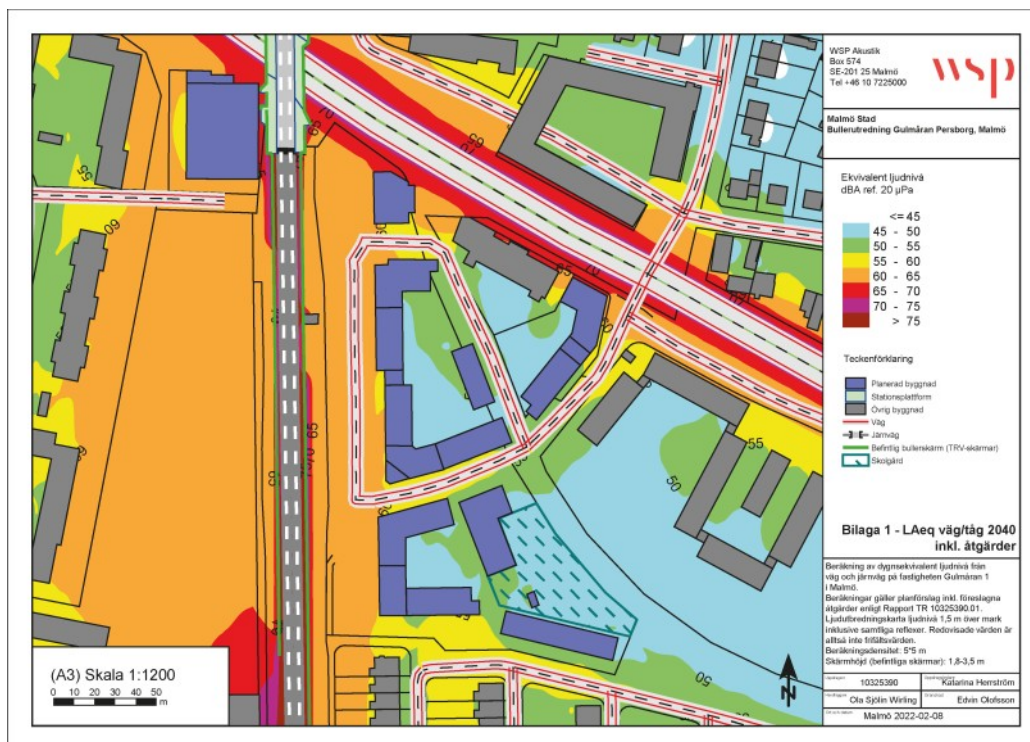
Bostäder

Planförslaget bedöms uppnå riktvärdena enligt trafikbullerförordningen, alternativt kunna ses som godtagbara avsteg, om nedanstående åtgärder utförs. Dessa åtgärder beskrivs närmare i bullerutredning och möjliggörs för på plankartan. Översiktliga figurer från trafikbullerutredning (WSP, 2022) avseende ekvivalent och maximal ljudnivå med prognosår 2040 för planområdet redovisas längre ner. För mer detaljerad avläsning, avseende ekvivalent och maximal ljudnivå för respektive fasad, hänvisas till bullerutredningen.

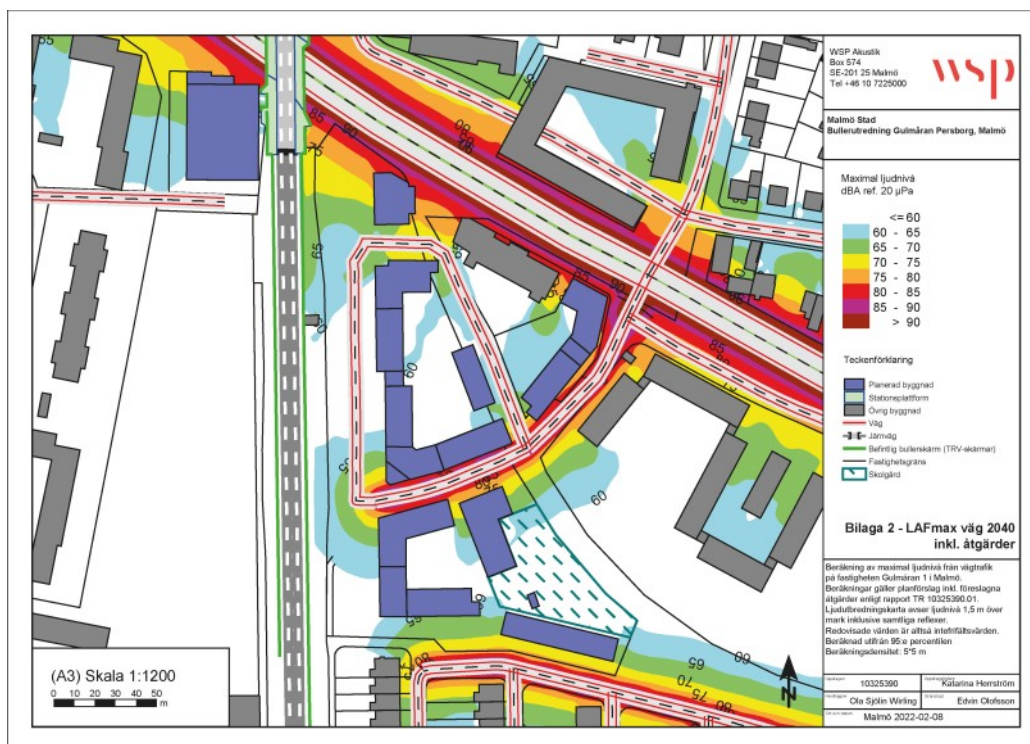
Sammanfattningsvis måste samtliga lägenheter som har en fasadsida emot spåret vara genomgående mot innergård och ha minst hälften av bostadsrummen mot ljuddämpad sida som med föreslagna åtgärder klarar 55 dBA ekvivalent ljudnivå och 70 dBA maximal ljudnivå. Hörnlägenheter mot spårområdet, se byggrätterna A1 och B1 i den översiktliga figuren nedan, får en beräknad nivå om 65 dBA ekvivalent ljudnivå inåt kvarteren och kan därmed inte ses som godtagbara avsteg ifall boarean begränsas till 35 kvadratmeter. Dessa behöver istället utformas så att minst hälften av bostadsrummen får tillgång till ljuddämpad sida. Om detta inte är genomförbart i dessa lägen behöver utrymmena nyttjas till annat än bostäder såsom trappuppgångar, förråd eller liknande utrymmen.

Vid lägenheter som vetter mot Lönngatan, se byggrätt C1 i den översiktliga figuren nedan, beräknas inte heller gällande riktvärden innehållas enligt trafikbullerförordningen. För de lägenheter där man inte kan ge tillgång till ljuddämpad sida i tillräcklig utsträckning, måste boytan istället begränsas till 35 kvadratmeter för att kunna ses som ett godtagbart avsteg från trafikbullerförordningen.

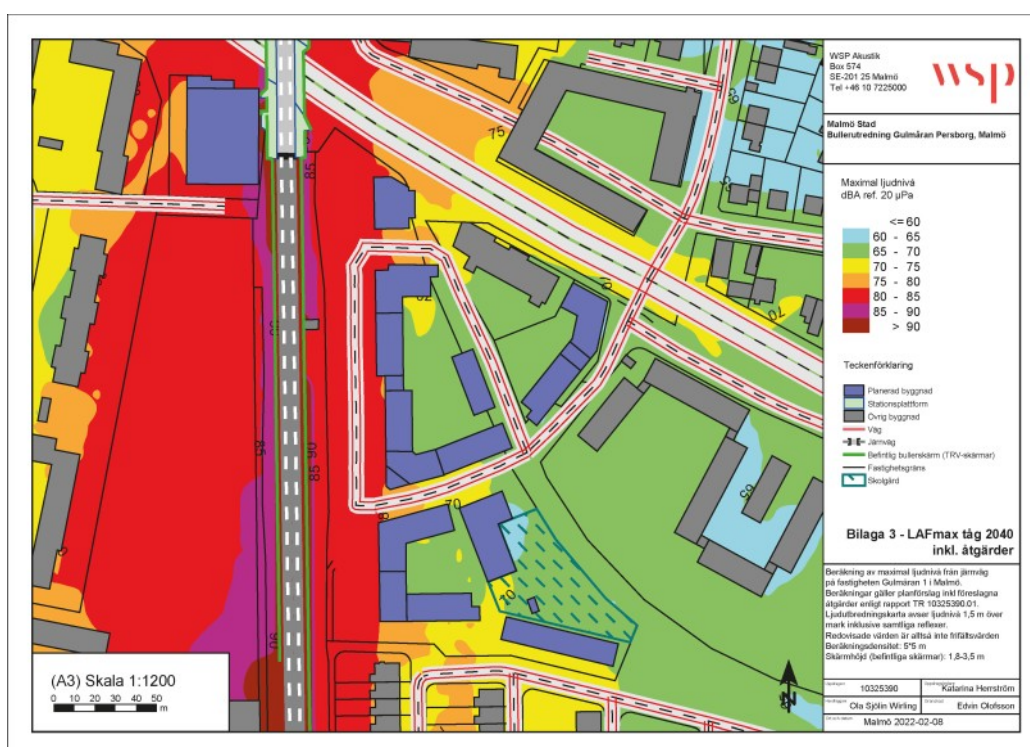
Översiktlig figur över särskilt berörda byggrätter med anledning av trafikbullret inom planområdet. I botten ligger illustrationskartan tillhörande detaljplanen. Numrerade byggrätter anges i löptexten och är satta för att kunna läsas med utförd bullerutredning. Byggrätterna A1, B1, C1 och G1 berör bostäder, E1 berör förskolan och F1 berör stationsbyggnaden.



Figur från trafikbullerutredning (WSP, 2022) avseende ekvivalent ljudnivå för planområdet. Prognosår 2040. För mer detaljerad avläsning av bullervärden hänvisas till bullerutredningen.



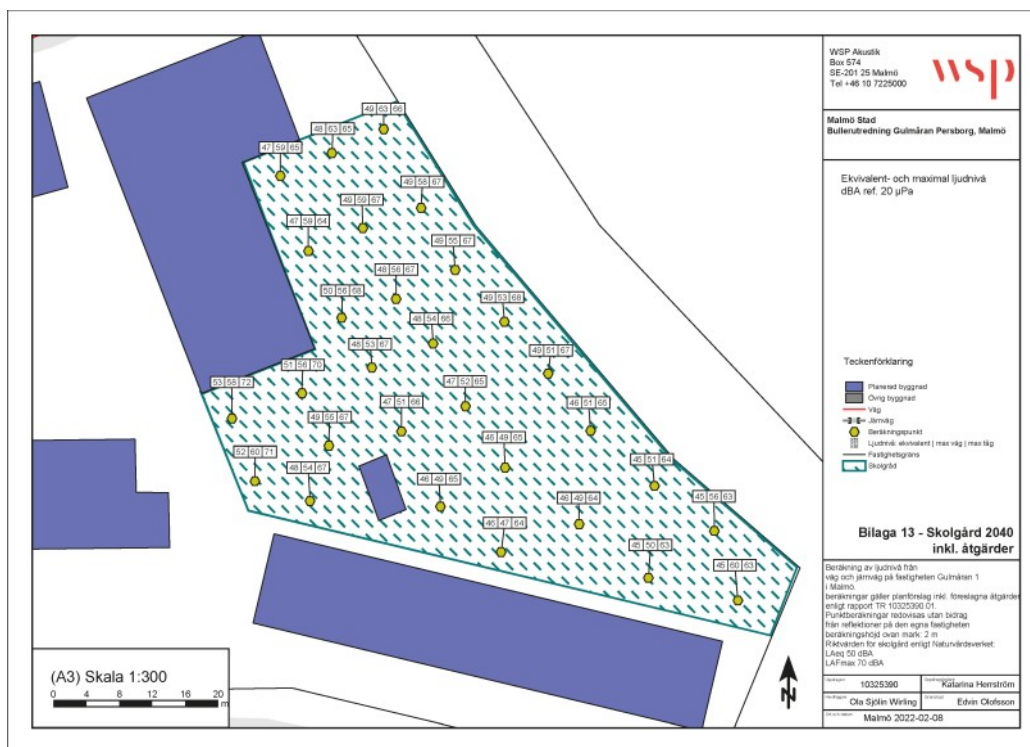
Figur från trafikbullerutredning (WSP, 2022) avseende maximal ljudnivå från väg för planområdet. Prognosår 2040. För mer detaljerad avläsning av bullervärden hänvisas till bullerutredningen.



Figur från trafikbullerutredning (WSP, 2022) avseende maximal ljudnivå från tåg för planområdet. Prognosår 2040. För mer detaljerad avläsning av bullervärden hänvisas till bullerutredningen.

Förskola

Skolgården måste disponeras på ett sådant vis att riktvärden innehålls för de olika verksamheterna som planeras att bedrivs på skolgården. Planerad förskolegård, se E1 i den översiktliga figuren ovan, är på 2 400 kvadratmeter och bedöms kunna uppfylla riktvärdena enligt Naturvårdsverket avseende buller. Se figur nedan.



Figur från trafikbullerutredning (WSP, 2022) avseende ekvivalent och maximal ljudnivå för planerad skolgård (S) i sydöstra delen av planområdet. Prognosår 2040. Avläsning av bullervärden ska göras i de redovisade ljudnivåtabellerna. Kolumn 1: ekvivalent ljudnivå. Kolumn 2: maximal ljudnivå väg. Kolumn 3: maximal ljudnivå tåg.

Stationsbyggnaden

För stationsbyggnaden, se byggrätt F1 i den översiktliga figuren ovan, kommer ljudkrav ställas på bullernivåer inomhus beroende på vilken verksamhet som planeras. På grund av de höga ljudnivåerna som bedöms påverka stationsbyggnaden krävs det att man i ett tidigt skede av projekteringen säkerställer att fasadisoleringen (fönster, fönsterdörrar, tilluftsdon och fasad) dimensioneras så att gällande riktvärden för ljudnivåer inomhus kan uppnås.

Risk

Nuläge

Kontinentalbanan som löper genom planområdet är fastställt som rekommenderad transportled för farligt gods.

Enligt riskutredningen (ÅF-Infrastructure AB, 2019) som gjordes i samband med planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg (Pp 6051) visar samhällsriskberäkningar att den totala riskbilden domineras av utsläpp av giftig gas från Kontinentalbanan samt urspårningsrisker ifrån denna. Den största skillnaden mellan nollalternativet (fortsatt trolig utveckling utan att det planerade projektet blir av) och utvecklingsalternativet var att urspårningsscenarierna hade cirka 22 procent riskbidrag för utvecklingsalternativet medan nollalternativet hade cirka 4 procent riskbidrag. Detta grundar sig sannolikt i en högre persontäthet nära spåret i utredningsalternativet. En viss skillnad finns även för stora skadehändelser med låga frekvenser, vilket sannolikt beror på att persontätheten generellt är högre i utvecklingsalternativet än för nollalternativet.

Avståndet från Kontinentalbanan till acceptabel risknivå har beräknats till cirka 50 meter (ÅF-Infrastructure AB, 2019). På kortare avstånd är risknivån inom ALARP-området, det vill säga den risknivå där behovet av säkerhetshöjande åtgärder ska utvärderas. ALARP-området är ett område i en individriskkurva eller en samhällsriskkurva och är döpt efter ALARP-principen (As Low As Reasonably Practicable). Risker som ligger i den övre delen, nära gränsen för oacceptabla risker, accepteras endast om nyttan med verksamheten anses mycket stor, och det är praktiskt omöjligt att vidta riskreducerande åtgärder. I den nedre delen av området bör inte lika hårda krav ställas på riskreduktion, men möjliga åtgärder till riskreduktion ska beaktas.

Avståndet mellan oacceptabel risknivå och ALARP är cirka 20 meter. Inom detta avstånd från Kontinentalbanan bör ingen känslig eller normalkänslig verksamhet planeras. Mellan 20 och 50 meter ligger individrisknivån inom ALARP. På avstånd upp till cirka 30 meter från Kontinentalbanan domineras riskbilden av pölbränder från utsläpp av brandfarlig vätska och mekanisk påverkan vid tågurspärning.

Samhällsrisknivån ligger ungefär mitt i ALARP-området, det vill säga inom det riskområde där säkerhetshöjande åtgärder ska genomföras om de är kostnadsmässigt rimliga i förhållande till sin riskreducerande nivå.

I översiktsplanen anges att längs järnvägar ska som utgångspunkt lämnas en 30 meter bred bebyggelsefri zon. Inom denna zon ska parkering och andra funktioner där få människor vistas under kort tid medges. Kontorsbebyggelse ska medges fram till 30 meter från järnvägens spårkant. Bostadsbebyggelse, oavsett boendetäthet, ska medges fram till 80 meter från järnvägens spårkant. Avsteg från dessa riktlinjer kan övervägas efter särskild riskanalys. Avsteg från säkerhetsavstånd bedöms därmed kunna göras om risker, genom åtgärder, kan begränsas i tillräcklig utsträckning. I riskutredningen som togs fram inför planprogrammet gjordes bedömningen att viss bebyggelse kan uppföras från 30 meter från järnvägens spårkant. I planprogrammets rekommendationer har detta reviderats och utökats till 40 meter, förutsatt att lämpliga skyddsåtgärder vidtas.

Konsekvenser

Med anledning av planförslagets utformning har en särskild analys och riskutredning tagits fram (WSP, 2022). Inga nya beräkningar är genomförda i detaljplanens riskutredning, utan bedömningar baseras på befintlig riskutredning (ÅF-Infrastructure AB, 2019), relevant litteratur som i förekommande fall refereras till, samt erfarenheter från tidigare riskbedömningar som genomförts av WSP.

Med stöd i dessa utredningar bedöms planförslaget ha utformats med en skälig riskhänsyn och dessutom säkerställt åtgärder som begränsar och minimerar riskerna.

Markanvändningen bedöms lämplig och ett genomförande av detaljplanen med föreslagen bebyggelse bedöms kunna komma till stånd på ett säkert vis med hänsyn till påtalade risker förknippade med transport av farligt gods samt urspårning på Kontinentalbanan.

Säkerhetsavstånd och markanvändning

Generellt säkerhetsavstånd för känslig bebyggelse om 40 meter mot närmsta spårmit till järnväg och lokalisering av särskilt känslig bebyggelse som förskola i skydd av annan bebyggelse bedöms vara skäligt i kombination med övriga åtgärder som säkerställs genom planbestämmelser.

Avsteg från säkerhetsavståndet på 40 meter berör del av mobilitetshuset i nordväst, del av stationsbyggnaden i nordöst samt begränsade möjligheter till komplementbyggnad för bostadsbebyggelsen. Dessa avsteg bedöms skäliga utifrån nedanstående resonemang. Byggrätterna för järnvägsstation och resecentrum (T₁) som berör både mobilitetshuset och stationsbyggnaden ligger i anslutning till järnvägen och bör accepteras utifrån att samhällsnyttan med dessa, i ett sammanhang intill befintlig station tillsammans med upp- och nedgångar till plattformarna, anses mycket stor. Funktionerna kan rimligen inte lokaliseras någon annanstans utifrån sin koppling till stationen. Vidare har riskreducerande åtgärder säkerställts för dessa i detaljplanen. Byggrätten för mobilitetshuset ligger i anslutning till järnvägen och busshållplatsen och bör accepteras utifrån att samhällsnyttan med dessa, i ett sammanhang intill befintlig station tillsammans med upp- och nedgångar till plattformarna, anses mycket stor. Vidare bedöms mobilitetshuset ha en stark funktion till busshållplatsen i Lönngatan. Dessa funktioner kan rimligen inte lokaliseras någon annanstans utifrån sin koppling

till stationen och busshållplatsen. Mobilitetshuset används främst till bil- och cykelparkering. Denna typ av bebyggelse bedöms inte bidra på något avgörande sätt till samhällsriskerna, och varje enskild person bedöms vistas endast tillfälligt i byggnaden. Vidare har riskreducerande åtgärder säkerställts för mobilitetshuset i detaljplanen. Komplementbyggnader för bostadsbebyggelsen innebär inte mer än tillfällig vistelse och bör därmed kunna tillåtas.

Förutom dessa avsteg från det generella säkerhetsavståndet på 40 meter för känslig bebyggelse är två allmänna torg lokaliserade i anslutning till järnvägen. Dessa två torg bör accepteras utifrån att samhällsnyttan med dessa, i ett sammanhang intill befintlig station tillsammans med upp- och nedgångar till plattformarna, anses mycket stor. Vidare bedöms torgen ha en stark sammanhållande funktion till busshållplatsen i Lönngatan. Torgen kan heller inte lokaliseras någon annanstans utifrån sin koppling till stationen och bedöms vidare praktiskt omöjliga att vidta riskreducerande åtgärder för i detaljplanen.

Utöver ovanstående planeras i övrigt inget som uppmuntrar till stadigvarande vistelse inom den närmsta zonen till järnvägen.

Dagsljus, solljus

Nuläge

Planområdet ligger i en öppen stadsstruktur med en bebyggelse omkring sig på 2-4 våningar och bedöms ha goda förutsättningar till dagsljus och solljus.

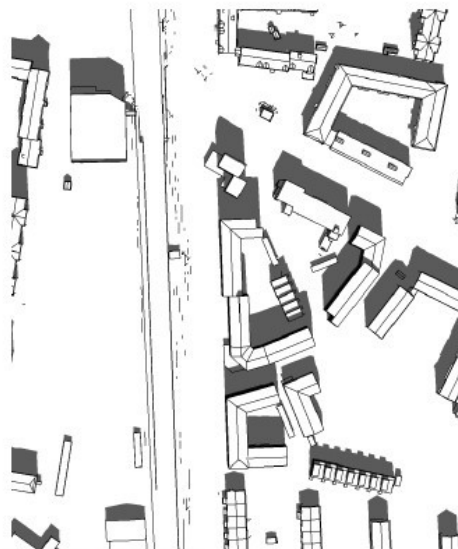
Konsekvenser

Då planområdet ligger relativt fritt från omkringliggande bebyggelse bedöms förutsättningarna för att uppnå dagsljuskraven i Boverkets byggregler (BBR) inom den planerade bebyggelsen som tillfredsställande.

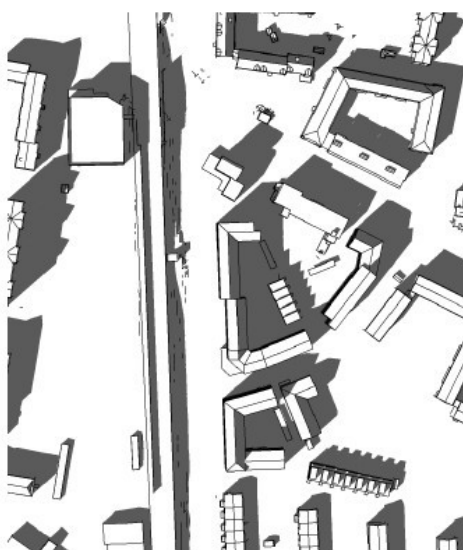
En enklare solstudie (2023) har tagits fram för att visa skuggpåverkan av föreslagen detaljplan. Sammanfattningsvis bedöms påverkan på omkringliggande bebyggelse av detaljplanens genomförande som acceptabel.



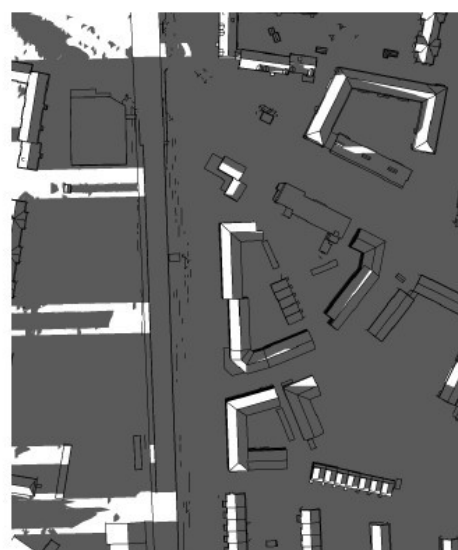
20 mars kl. 09.00



20 mars kl. 12.00



20 mars kl. 15.00



20 mars kl. 18.00

Solstudie, 2023, över planerad bebyggelse vid vårdagjämningen.

Barnperspektiv och andra sociala aspekter

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet.

Nuläge

Idag utgörs planområdet till stor del av ett tidigare upplagsområde inom fastigheten Gulmåran 1 som är avspärrat för allmänheten. I sydöstra delen av planområdet finns en igenväxt grusfotbollsplan för spontanidrott (se fotografi nedan) samt en hundrastgård (se fotografi nedan) på strax över 1 000 kvadratmeter. Intill vändzonen i Ekgatan i södra planområdet finns en mindre gräsmatta med popplar. I övrigt sträcker sig gång- och cykelvägen, Södervärnsstråket, igenom planområdet. Väster om järnvägen används området som markparkering.

För information om grönytor och vegetation se under rubrik *Tematisk indelning/Grönytor och naturvärden*.



Fotografi, 2021, på grusfotbollsplanen inom södra planområdet med vy söderut.



Fotomontage med flera fotografier sammanfogade till en, 2021, på hundrastgården inom södra planområdet med vy mot väst/nordväst.

Konsekvenser

Planförslaget bedöms tillskapa generösa bostadsgårdar och en gatuutformning på fotgängares villkor vilket bedöms kunna ge goda förutsättningar för att vara en bra miljö för både barn och vuxna. Hänsyn har tagits till barns behov av utemiljö genom att uppnå de mått som rekommenderas i *Riktlinjerna för bostadsgårdar i Malmö*. Utemiljön bedöms ge plats åt sociala och rekreativa funktioner med god marginal till riktlinjerna som anger minst 6 m²/100 m² bruttoarea för dessa ändamål. Vidare delas inte bostadsgården av för många lägenheter (färre än 200 lägenheter som anges i riktlinjerna). Inom bostadsgårdarna bedöms grönytor kunna tillkomma eftersom gårdarna inte är underbyggda, kommer att vara rymliga nog att rymma grönska inklusive stora träd och har god tillgång till solljus. Vidare säkerställs även att bostadsgården i största möjliga mån ska kunna fredas från buller och markparkering.

Den nya bebyggelsen inom planområdet bedöms även kunna bidra till liv, rörelse och trygghet i stadsmiljön kring Persborg station.

Detaljplanens genomförande innebär att ny bebyggelse, i form av förskola och radhus, planeras på fotbollsplanen och hundrastgården i sydöst. Hundrastgården avses ersättas med en ny hundrastgård sydöst om planområdet. Exakt utformning och placering kommer studeras vidare av fastighets- och gatukontoret, Malmö stad i samband med detaljprojekteringen. Fotbollsplanen kommer inte att ersättas. Detta bedöms ha en negativ påverkan för spontanidrott i närområdet då närmsta aktiva mötesplats för spontanidrott ligger cirka 450 meter från planområdets mitt i parken vid Persborgsgången. Närmsta allmänna plats för rekreation är den smala parkremsan sydöst om planområdet, väster om Mirandagången.

För planförslagets påverkan på grönytor och vegetation se under rubrik *Tematisk indelning/Grönytor och naturvärden*.

Samhällsservice och kommersiell service

Nuläge

Närmsta kommunala förskolor är Cypressens förskola i söder och Augustenborgs förskola i väster. Närmsta kommunala grundskolor är Rosenholmsskolan (F-3) i öster, Augustenborgsskolan (F-9) i sydväst, Värner Rydénsskolan (F-9) i norr samt Örtagårdsskolan (F-9) i nordost.

Närmsta handelsområde med dagligvaruhandel ligger i korsningen Lantmannagatan/Ystadvägen samt vid korsningen Ystadvägen/Poppelgatan, båda cirka 1 kilometer från planområdet.

Konsekvenser

Detaljplanens genomförande bedöms generera cirka 230 nya bostäder inom området (100 m² bruttoarea per bostad). Med utgångspunkt i att området kan klassificeras som ytterstad och får en för staden genomsnittlig fördelning av bostads- och lägenhetstyper och upplåtelseformer, bedöms bostäderna

generera ett behov av cirka 40 förskoleplatser och drygt 40 grundskoleplatser på lång sikt. På kort sikt kan behovet bli högre, beroende av inflyttningstakten i området. Beräkningen är genomförd i en modell för beräkning av behov av för- och grundskoleplatser som alstras genom ny bebyggelse, framtagen av stadsbyggnadskontoret 2017. Behovet av förskola bedöms kunna lösas genom att det i planområdet planeras en förskola för cirka 80 barn, denna kommer därmed ha en överkapacitet och möjlighet att ta emot fler barn än vad planförslaget bedöms generera. Behovet av grundskola bedöms kunna lösas genom att det i angränsande område finns befintliga grundskolor, vilka bedöms ha kapacitet att på sikt ta emot dessa barn.

Planförslaget innebär en viss ökning av underlaget för kommersiell service. Ny kommersiell service kan rymmas i stationsbyggnaden, i mobilitetshuset samt till viss del inom stationskvarteren. Vidare bedöms det finnas utrymme att utöka den kommersiella servicen kring Persborg torg, som ligger i anslutning till planområdet i nordost.

Gällande planer och program

Översiktsplan

Planförslaget bedöms vara förenlig med Översiktsplan för Malmö (2023) och länsstyrelsens granskningsyttrande. Översiktsplanen antogs av kommunfullmäktige 2023-09-28.

För att Södervärnsstråket, i enlighet med översiktsplanen, fortsatt ska kunna fungera som en grön koppling och bidra till att öka den biologiska mångfalden krävs åtgärder vid ett genomförande av planförslaget. Planförslaget innebär att en grönyta med bland annat 22 vitpilar och buskar intill Södervärnsstråket behöver tas bort. Länsstyrelsen har, 2023, beslutat att lämna dispens för avverkningen av pilarna men med krav på kompensationsåtgärder. Bland annat ska nyplantering ske längs Södervärnsstråket med 30 nya träd i rader med trädslagen rönn och apel av varierande sort. Detta bedöms kunna bidra till en större diversitet.

Sammanfattningsvis bedöms planförslaget fortsatt kunna möjliggöra att Södervärnsstråket ska kunna fungera som spridningskorridorer för djur och växter.

I nedanstående stycken summeras övergripande översiktsplanens ställningstaganden med bäring på planförslaget.

Markanvändning

Översiktsplanen anger markanvändningen befintlig blandad stad för området. Blandad stad omfattar de flesta av stadens funktioner som inte är farliga eller störande. Blandningen leder till att fler människor bor och arbetar på samma yta vilket ökar underlaget för service, handel och nöjen. Fler invånare bidrar till ett rikare stadsliv med hög intensitet och mer liv och rörelse. Det gör staden mer attraktiv och trygg att vistas i. Utbyggnad och förtätning ska inkludera hållbar dagvattenhantering och gröna tak. Bilparkering ska i första

hand lösas i gemensamma anläggningar som mobilitetshus, för minskad klimatpåverkan samt för att ge förutsättningar för samnyttjande. Underjordiska garage och markparkeringar bör undvikas.

Platsspecifika riktlinjer: Persborg, Augustenborg m.fl.

För området finns platsspecifika riktlinjer. Dessa anger bland annat att Persborg station ska vidareutvecklas som en viktig nod i sydöstra Malmö. Området i anslutning till Persborg station ska omvandlas till blandad stad med kontor, handel, service och varierade bostadskvarter. Stationen ska enkelt kunna nås med trafiksäkra, gena och prioriterade cykelvägar. Ett lågt bilinnehav ska eftersträvas i området, bland annat genom utveckling av mobilitetshus med delningsfunktioner.

Bebyggelsestäthet

Området är utpekade inom den högre bebyggelsestäthetsgraden (2 av 5, där 1 är högst). Skala och karaktär på fysiska kompletteringar avgörs av platsens förutsättningar, men i dessa områden finns en potential för hög exploatering. Inom täthetsgrad 2 ska funktionsblandning av bostäder, kontor, kommersiell och offentlig service domineras. Inslag av stadsradhus och liknande ska eftersträvas. Referensområden som anges är bland annat Hyllie Allé i Hyllie (exploateringsgraden 1,8).

Handel och centrumfunktioner

Persborgs torg är som ett mindre stadsdelcentrum. För slutna stadsdelscentrum är riktlinjerna att de ska öppnas upp mot rörelsestråk, busshållplatslägen och trafikstråk samt ges bättre kopplingar till omgivningarna för att integreras bättre i staden.

Gröna miljöer

Aktuell del av Södervärnsstråket är utpekad som en befintlig grön koppling. Befintliga gröna kopplingar ska förstärkas så att barriärer mellan olika stadsdelar kan överbryggas. Gröna kopplingar ska även bidra till att öka den biologiska mångfalden i staden genom att fungera som spridningskorridorer för djur och växter.

Trafik

Huvudcykelnät

Södervärnsstråket är utpekad som befintligt huvudcykelstråk samt som supercykelväg. Huvudcykelnätet ska vara gent, tryggt, trafiksäkert, tillgängligt och bära huvuddelen av cykeltrafiken. Supercykelvägar ska knyta samman befolkningstäta områden, arbetsplatstäta områden, stora kollektivtrafikknutpunkter samt andra viktiga målpunkter. Supercykelvägarna ska vara kapacitetsstarka och gena cykelvägar med hög komfort och tydlig identitet. De ska även ha hög standard avseende trafiksäkerhet och trygghet samt ha hög drift- och underhållsnivå.

Gullregngatan och dess förlängning västerut under järnvägen mot Ystadvägen i söder är utpekad som framtida sekundärt huvudcykelstråk som ska länka ihop stadsdelars målpunkter med primära stråk samt vara nära bostäder.

Huvudnät för kollektivtrafik

Persborg station är utpekad som station och större bytespunkt. Större bytespunkter ska långsiktigt trafikeras av lokala och regionala stombusslinjer samt kollektivtrafik med högre kapacitet. Från bytespunkterna ska stora delar av staden nås med kollektivtrafik. Vid stationer och större bytespunkter ska smidiga byten mellan olika kollektivtrafiklinjer samt mellan kollektivtrafik och cykeltrafik ges hög prioritet.

Järnvägen är strukturbildande för kollektivtrafiken. Därtill finns de befintliga stomlinjerna med buss längs Lönngatan och Västra Kattarpsvägen som tillsammans med järnvägen utgör huvudnätet för kollektivtrafik. För huvudnätet ska basen utgöras av en attraktiv kollektivtrafik med hög framkomlighet, trafiksäkerhet, tillgänglighet, tillförlitlighet och kapacitet. Nätet ska utgöra en långsiktig struktur i stadsbyggandet som människor kan bygga sina vardagsliv kring. Särskild omsorg ska läggas vid utformningen av hållplatsmiljöer med anslutande gång- och cykelstråk samt bytesfunktioner.

Huvudgator och trafikleder

Lönngatan utgör huvudgata. Huvudgator utgör det naturliga vägvalet mellan stadens olika områden, för såväl person- som godstrafik. Samtidigt utgör de tillsammans med parker och torg, stadens vardagsrum, och ska utformas därefter.

Huvudgator ska uppmana till ett dämpat trafiktempo. Hänsyn lämnas till fotgängare och cyklister. Huvudgator ska inte upplevas som barriärer, därför ska gaturummen utformas yteffektivt. Gångbanor och cykelbanor ska eftersträvas längs alla huvudgator och inslaget av träd och annan grönska ska öka. De huvudgator som idag utgör barriärer ska successivt kompletteras med bebyggelse, grönska, handel och andra aktiviteter så att deras barriäreffekt minskar. Ombyggnader ska vid behov ske i samband med stadsomvandlings- eller förtätningsprojekt. Huvudgatornas utformning ska ge goda förutsättningar för ett rikt stadsliv med handel och service i bottenvåningarna. Det ska till exempel ske genom att angöring och korttidsparkering anordnas längs kantsten, och/eller genom god tillgänglighet från kollektivtrafik kombinerat med goda villkor för fotgängare och cyklister.

Godslogistik

Järnvägen är utpekad som befintligt godsspår på järnväg. Malmös geografiska läge gör staden betydelsefull för olika godstransporter som också bidrar till regionens utveckling. Samtidigt är godstransporter ofta störande och riskfyllda.

Arkitekturstaden

Arkitekturstaden är Malmö stads arkitekturprogram och ett tillägg till översiktsplanen. Under planarbetet har följande resonemang förts utifrån Arkitekturstaden:

- **Staden:** Persborg station ska vidareutvecklas som en viktig målpunkt i sydöstra Malmö. Området i anslutning till Persborg station ska omvandlas till blandad stad med kontor, handel, service och varierade bostadskvarter. Fler bostäder möjliggörs genom förtätning innanför Yttre Ringvägen. Bättre utnyttjande av redan ianspråktagen mark för att skapa en nära, tät, grön och funktionsblandad stad.
- **Rummet:** Kan stärka gaturummet runt Lönngatan som huvudgata genom att torg och bebyggelse placeras mot gatan, vilka gemensamt ska utformas som stadens vardagsrum. Planförslaget vävs samman med områdets typiska stadsstrukturer från 1940-talet och framåt.
- **Huset/Platsen:** Bebyggelsen inom planområdet får en stark enhetlighet med i huvudsak fasader i röda kulörer och med sadeltak i rött tegeltak, tak av annat material i svart kulör eller vegetationstak. Den röda kulören är en signalfärg som uppmärksammar bebyggelsen och tydligt markerar området kring Persborg station. Omkring planområdet finns flera andra bebyggelseområden med enhetlig bebyggelse i kulörerna gul, orange, rött och gul/grönt. Även takutformning och takfärg knyter an till omgivande bebyggelse. Därutöver ges stort utrymme till variation och flexibilitet för annan utformning av bebyggelsen.

Planprogram

För området finns ett planprogram som ligger till grund för detaljplaneförslaget. Planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg (Pp 6051) godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2021-12-16.

Planförslaget bedöms vara förenlig med planprogrammet.

I nedanstående stycken summeras övergripande planprogrammets inriktning och struktur med bäring på planförslaget.

Planprogrammets inriktning och strukturförslag

Planprogrammet anger en huvudsaklig inriktning för hur stationsområdet runt Persborg station kan utvecklas och stärkas som en målpunkt. I planprogrammet beskrivs hur stationsområdet tydligare kan manifesteras som den viktigaste offentliga mötesplatsen i området, som en mer tillgänglig nod mitt emot de nya bebyggelsekvarten med nya bostäder och lokaler för nya verksamheter, en ny mötesplats och tydligare kopplingar till närområdet. I planprogramsarbetet har förutsättningar för detta utretts översiktligt.

Intentionen i planprogrammet är att den föreslagna stadsutvecklingen ska fungera som en motor för sociala förändringar genom att skapa nya attraktiva livsmiljöer och överbygga fysiska och mentala barriärer som i sin tur ska bidra till att ge ökad trygghet, hälsa, integration och delaktighet för stadsdelens utveckling.

Till planprogrammet hör ett strukturförslag över delområdet Station Persborg. Utsnitt av strukturförslaget presenteras nedan.

föreslås aktiva bottenvåningar med verksamheter utmed Lönngatan. För denna del av strukturförslaget öster om Kontinentalbanan är exploateringsgraden (e-talet) omkring 1,1-1,3, beroende på våningsspann. I den sydöstra delen av området föreslås en friliggande förskola med plats för 80 barn. I den nordvästra delen av området föreslås ett mobilitetshus med anslutning från Augustenborgsvägen.

Den nya bebyggelsen föreslås göras tillgänglig för motortrafik via nya lokalgator på fotgängares villkor. De nya lokalgatorna kopplas ihop med Augustenborgsvägen, Gullregnsgatan och Ekgatan. Den stängda tunneln under Kontinentalbanan föreslås återöppnas för en gång- och cykelpassage.

En ny placering av busshållplats öster om stationen bedöms kunna ersätta de två befintliga busshållplatserna Persborg station och Persborgs torg för att koncentrera rörelserna till stationsområdet. En ny cykelbana på norra sidan av Lönngatan samt en ny cykelkoppling mellan Persborgsgatan och Lönngatan bedöms kunna öka nåbarheten omkring stationen.

I slänten mellan Persborg station och Persborgs torg föreslås en ny terrasserad platsbildning anläggas för att stärka kopplingarna mellan det befintliga torget, stationen och busshållplatsen.

För mer information, se planprogrammet:

[Pp 6051, Amiralsgatan och station Persborg - Malmö stad \(malmo.se\)](#)

Gällande detaljplaner

Området är planlagt sedan tidigare och berör fyra gällande detaljplaner. Den större fastigheten Gulmåran 1, öster om Kontinentalbanan, är planlagd som kvartersmark för

förrådsändamål (PI 1221). Fastigheten Mandelblomman 6 är planlagd som kvartersmark för garageändamål (PI 508). Fastigheten Fosie 131:4, väster om Kontinentalbanan, är planlagd som kvartersmark och medger en byggrätt för parkeringsändamål (Dp 4316). I övrigt är resterande delar allmän plats i form av omgivande gator, gång- och cykelvägar däribland Södervärnsstråket och parkmark/plantering däribland på bägge sidorna av Kontinentalbanan (PI 1221, PI 385, PI 342 och Dp 4316).

Kvarteret Mandelblomman omfattas av fastighetsindelningsbestämmelse, 332M.

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

Kvarstående fastighetsindelningsbestämmelse som berör fastigheten Mandelblomman 5 bör prövas att upphävas i en separat process, en ändring av detaljplan. Detta då aktuell detaljplan medger ytterligare små ytor av kvartersmark som skulle kunna fastighetsregleras för att tillhöra fastigheten Mandelblomman 5.

Riksintressen

Kulturmiljövård

Detaljplanen angränsar i norr/nordväst till området för riksintresse kulturmiljövården (M:K114 Malmö). Motivering för riksintresset är:

Storstadsmiljö, residensstad och sjöfartsstad som i planstruktur och bebyggelse avspeglar sin historia som en av Danmarks viktigaste städer under medeltid och 1500-tal, efter 1658 en av Sveriges viktigaste gränsstäder med starka befästningar. Från mitten av 1800-talet en snabbt växande industristad, genom den tidiga järnvägsutbyggnaden, där Malmö var sydlig slutpunkt för stambanenätet, och närheten till kontinenten.

Uttryck för riksintresset med bäring för planförslaget bedöms vara:

- *Spår av den förindustriella stadens stadsjordar och omgivande landskap, så som gamla vägsträckningar, ägogränser, bebyggelselägen och namn.*
- *Andra malmötiska särdrag som den flacka stadsprofilen, bebyggelsetraditionen med mycket tegelhus, ofta med en kontinental prägel*

Planförslaget bedöms inte påverka riksintressets värden eller uttryck negativt genom att inte förändra spår av den förindustriella stadens stadsjordar och omgivande landskap. Planförslaget bekräftar till stor del det flacka stadslandskapet men har även byggnadsvolymer som avspeglar denorstadsmiljö Malmö har.

Trafikkommunikation

Mellan det västra och östra delen av planområdet sträcker sig riksintresset för befintlig järnväg, Kontinentalbanan, i nordlig-sydlig riktning. Kontinentalbanan är en del av godsstråket genom Skåne mellan Malmö och Trelleborg. För varje anläggning av riksintresse finns en funktionsbeskrivning som beskriver de funktioner som riksintresseanspråket avser att skydda för anläggningen. Riksintressets funktionsbeskrivning för denna anläggning är "TEN-T stamnät, Järnväg som trafikeras av godstrafik, Järnväg som binder samman anläggningar av riksintresse".

Planförslaget bedöms inte påverka riksintresset eller dess funktioner negativt. Detta genom att planförslaget har lokaliserats utanför, och med hänsyn till, järnvägsanläggningen. I planarbetet har föreslagen bebyggelse förlagts utanför järnvägsanläggningen och med skyddsavstånd till kontaktledningsstolpar. Påverkan på järnvägsanläggningen med anledning av föreslagen dagvatten- och skyfallsdike öster om banvallen har studerats särskilt i höjdsättnings-, skyfalls-, dagvatten- och ledningsutredning (Afry, 2023). Sammanfattningsvis visar slutsatserna från utredningens beräkningar på goda möjligheter på föreslaget dike mot järnvägen. Rekommendationen är att dikets släntrön placeras minst 0,5 meter utanför banvallens fot, vilket uppnås med planförslaget. Stabiliteten i slänten och säkerheten mot skred anses därmed vara god. Vidare säkerställs tillfartsvägen för trafikverkets signalställverk uppe på den östra sidan av banvallen genom planbestämmelse inom allmän plats, park (utfart₂). Dessutom har planförslaget utformats för att kunna uppföras med hänsyn till påtalade risker förknippade med transport av farligt gods samt urspårning på Kontinentalbanan. För mer information om förutsättningar och konsekvenser avseende risk se kapitel 3 under rubrik *Tematisk indelning/Risk*.

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

Marken inom planområdet ägs av Malmö stad med undantag för cirka 65 kvadratmeter av föreslagen allmän gata i nordöst som tillhör fastigheten Mandelblomman 5. Fastigheten är privatägd. Berörd del av gatan behövs för ett genomförande av detaljplanen. Kommunen har som huvudman rätt till att lösa in allmän plats, under förutsättning att detaljplanen får laga kraft. Samtidigt har fastighetsägare också möjlighet att begära att kommunen löser in allmän plats i enlighet med detaljplanen.

Fastighetsrättsliga frågor

Förändrad fastighetsindelning

Den mark som ska ingå i allmän platsmark ska genom fastighetsreglering överföras till en av kommunen ägd park- eller gatumarksfastighet om så inte redan är fallet. I planområdet läggs kvartersmark ut i enlighet med detaljplanen som flera fastigheter. Marken inom planområdet ägs av Malmö stad med undantag för cirka 65 kvadratmeter av gatan i nordöst som tillhör fastigheten Mandelblomman 5. Se figuren nedan.

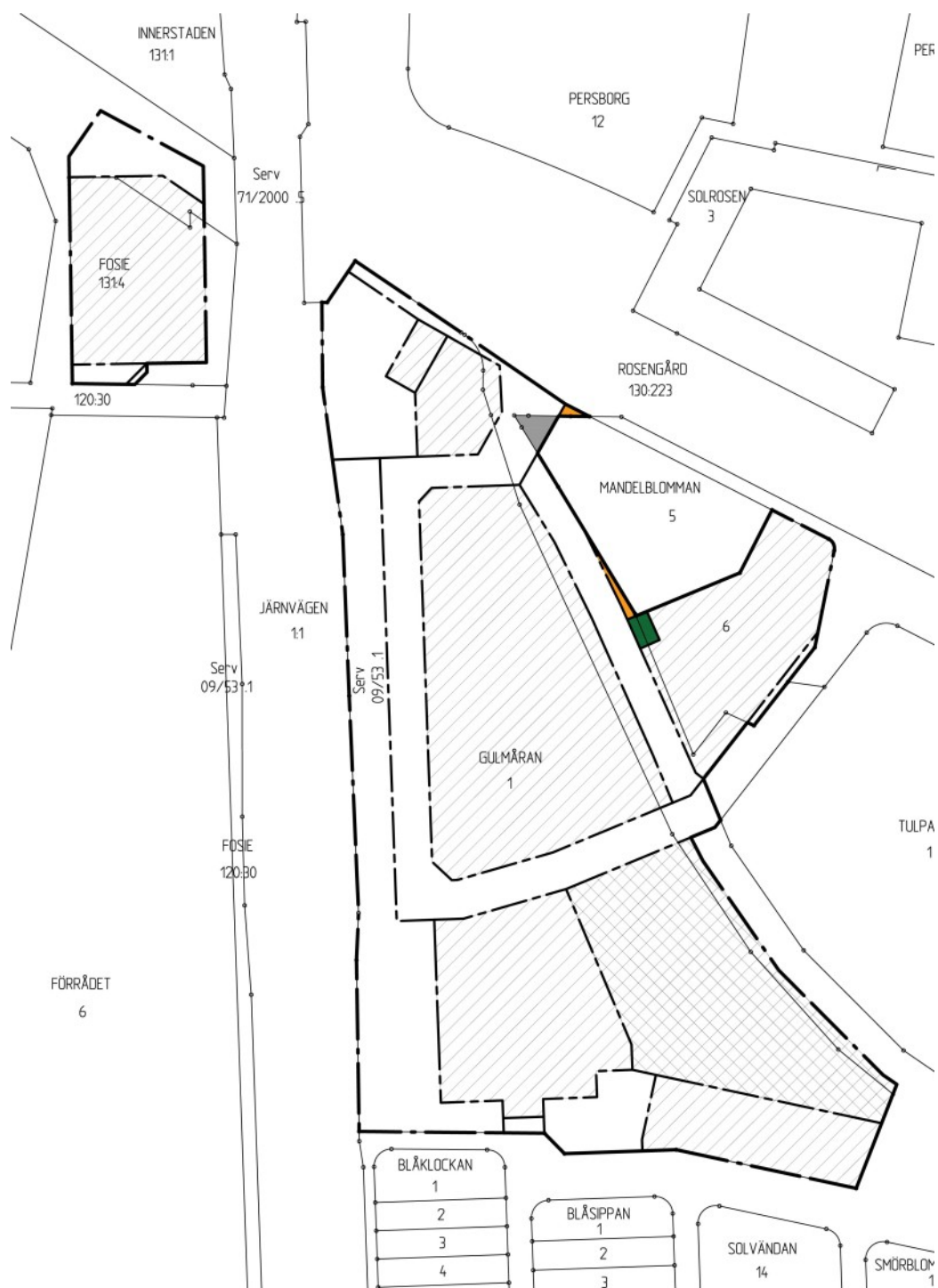
Väster om järnvägen avses en ny fastighet bildas för kvartersmarken, för området som benämns mobilitetshuset. Kvartersmarken berör både fastigheterna Fosie 131:4 samt 120:30. Övriga ytor är allmän plats och ska genom fastighetsreglering överföras till en av kommunen ägd park- eller gatumarksfastighet om så inte är fallet redan.

Öster om järnvägen avses flera nya fastigheter bildas för kvartersmarken. För kvartersmarken i norr, benämnd stationsbyggnaden, berör detta fastigheterna Gulmåran 1 och Rosengård 130:223. För kvartersmarken i mitten, benämnd norra stationskvarteret, berör detta fastigheterna Gulmåran 1 och Rosengård 130:223. För kvartersmarken i öster, benämnd östra stationskvarteret inklusive transformatorstation (se grönt fält i figuren nedan), berör detta fastigheterna Mandelblomman 6 och Rosengård 130:223. För kvartersmarken som omfattar bostäder i söder, benämnd södra stationskvarteret inklusive radhusen, berör detta fastigheten Gulmåran 1. För kvartersmarken som omfattar förskolan i sydöst berör detta fastigheterna Gulmåran 1 och Rosengård 130:223. Övriga ytor är allmän plats och ska genom fastighetsreglering överföras till en av kommunen ägd park- eller gatumarksfastighet om så inte är fallet redan.

För de cirka 65 kvadratmeter av gatan i nordöst (se grått fält i figuren nedan) som tillhör den privata fastigheten Mandelblomman 5 avser kommunen lösa in marken för allmän gata. Marken ska sedan genom fastighetsreglering överföras till en av kommunen ägd park- eller gatumarksfastighet. Vidare är två ytor inom fastigheten Rosengård 130:223 planlagda för att kunna fastighetsregleras till fastigheten Mandelblomman 5 (se orangea fält i figuren nedan) .

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.



Figur över fastighetsindelning med anledning av planförslaget. Planområdet är markerad med svart tjock linje. Innanför planområdet är allmän plats vitt. Fastigheter som ska bildas för kvartersmarken är skrafferad. Grått fält markerar de cirka 65 kvadratmeter av gatan i nordöst som tillhör den privata fastigheten Mandelblomman 5 och som kommunen avser lösa in för allmän gata. Orange fält inom fastigheten Rosengård 130:223 är planlagda för att kunna fastighetsregleras till fastigheten Mandelblomman 5. Grönt fält avser transformatorstationen.

Rättigheter

Fastigheterna Gulmåran 1 och Fosie 131:4 inom planområdet belastas av ett officialservitut angående trädsäkring (1280K-09/53.1). Servitutet ger rätt att avverka och röja träd och buskar omkring järnvägen för att skydda spåranläggningen och järnvägsdriften.

Öster om järnvägen sträcker sig servitutet cirka 6 meter in i planområdet och bedöms ej påverka genomförandet av detaljplanen. Inom aktuellt område avses ett dike uppföras inom allmän plats för dagvatten och skyfallshantering. Detta medför att inga träd och buskar är aktuella.

Väster om järnvägen berör servitutet kvartersmarken för mobilitetshuset i öster och bedöms heller inte påverkas av detaljplanens genomförande.

Tillträde till järnvägsanläggningen och tillhörande slänter bedöms inte påverkas negativt med anledning av detaljplanen.

Markreservat i detaljplanen

Detaljplanen innehåller ett markreservat för underjordiska ledningar för att försörja radhusen i sydöstra delen av planområdet. Syftet med markreservatet är att möjliggöra för att kunna förlägga stamledning och servispunkter för respektive radhustomt. Detta då en anslutning söderifrån sannolikt hade gjort för stor skada på pilallén och alternativet att direktansluta varje radhus mellan träden till stamledning hade varit riskabelt dels för stamledningens ålder och risk med rotinträngning när träden står så nära. Markreservatet ligger norr och nordväst om radhusen och berör kvartersmarken för bostäder (B) men även fem meter in på kvartersmarken för förskolan (SE₁).

Tekniska frågor

Tekniska åtgärder

Artskyddsförordningen

Inom planområdet har arter skyddade genom artskyddsförordningen påträffats. Vid ett genomförande av detaljplanen ska hänsyn tas till dessa eventuella arter. För mer information se kapitel 3 under rubrik *Tematisk indelning/Grönytor och naturvärden*.

De sandiga områden på ruderatmarken inom upplagsområdet samt inom grusfotbollsplanen inom fastigheten Gulmåran 1 har ett rikt insektsliv. Förslagsvis kan delar av kommande plantering inom området anläggas med sandmarksväxter och blottad sand i försök att gynna områdets insektsliv. Dock är sådana planteringar vanligen beroende av det också är öppet och solbelyst.

Brand

Planområdet är beläget inom en insatstid för räddningstjänsten på 10 minuter.

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.

Trapphus ska utföras som Tr2-trapphus i enlighet med BBR (Boverkets byggregler 2011:6) för att säkra utrymningen till markplan vid brand. Utrymningsdimensioneringen är alltså inte tänkt att ske med räddningstjänstens höjdfordon. Tr2-trapphusen är utformade så att de ska hålla rök och brandgaser borta från själva trapphuset så att de, vid behov, kan användas som utrymningsväg.

Buller

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

Markföroreningar

Planområdet berörs av markföroreningar. Till detaljplanen har en miljöteknisk markundersökning tagits fram (Tyréns, 2021). Inom kvartersmarken får startbesked inte ges för byggnation förrän markföroreningar har avhjälpats. Detta har säkerställts med planbestämmelse.

Höjdsättning

En förprojektering av höjdsättning (Afry, 2023) har tagits fram för detaljplanen.

Ekonomiska frågor

Planekonomisk bedömning

Kommunen ansvarar för kostnader vad gäller iordningsställande och utbyggnad av den allmänna platsen i enlighet med detaljplanen.

Fastighetsägare för planområdet kommer att ansvara för kostnader vad gäller iordningsställande och utbyggnad av kvartersmarken i enlighet med detaljplanen.

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.

Organisatoriska frågor

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, lantmäteriförrättningar, 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).

Markanvisning

Planförslagets bebyggelse ska studeras vidare under planprocessen i ett markanvisningsförfarande innan detaljplanen går ut på granskning. Detta berör all kvartersmark med undantag för förskoletomten (S), transformatorstation (E₂) och ytorna för teknisk anläggning (E).

Valda aktörer får först en markreservation och sedan möjlighet till att teckna ett markanvisningsavtal med kommunen.

Markanvisningsavtal, som är tidsbegränsade och ofta gäller 1-2 år, tecknas när förutsättningarna för projektet är relativt klara. En markanvisning innebär en rätt för en intressent att under en viss tid och på givna villkor få förhandla med kommunen om förutsättningarna för att genomföra bebyggelse inom visst markområde som kommunen äger.

Markanvisningsavtal antas av tekniska nämnden eller i principiella fall av kommunfullmäktige. Till grund för beslut ligger kommunens markanvisningspolicy.

Uppfylls syftet med markanvisningen ger detta byggaktören rätt att köpa den aktuella marken eller få den upplåten med tomträtt enligt de villkor som anges i ett köpe- respektive tomträttsavtal. Kommunen förbehåller sig rätten att i vissa fall endast erbjuda tomträtt.

Planbeskrivningen kommer inför granskningen kompletteras med mer information om pågående markanvisning. Då kommer det huvudsakliga innehållet framgå tillsammans med en beskrivning av konsekvenserna av att planen helt eller delvis genomförs med stöd av ett sådant avtal.

Tidplan

Preliminär tidplan för detaljplanens genomförande:

- Detaljplan, antagande - december 2025
- Projektering och bygglov, cirka 2 år
- Utbyggnad av allmän plats planeras starta 2027
- Utbyggnad av kvartersmark bedöms preliminärt kunna ske tidigast i början av 2028 och då slutföras under 2030.

Förslagsvis utgör uppförandet av mobilitetshuset en del av första utbyggnadsetappen för att lösa det bilplatsbehov som uppstår när detaljplanen genomförs med bostäder och andra verksamheter.

Prövning enligt annan lagstiftning

Fastighets- och gatukontoret inom Malmö stad, har, genom konsult, haft samråd enligt miljöbalken för avverkning av ett särskilt skyddsvärt träd, en vitpil med hålighet inom den nordöstra delen av planområdet. Enligt länsstyrelsen, 2023, får avverkningen göras under förutsättningar att stammen läggs upp som en faunadepå inom parkmiljö i kommunen och att avverkningen inte sker under häckningsperiod 1 april – 31 juli.

Länsstyrelsen har, 2023, beslutat att lämna dispens för avverkning av 22 vitpilar i allé på en vall inom östra planområdet. Stammarna från de aktuella träden kommer placeras som faunadepåer i olika träd- och buskbestånd på Rosengårdsfältet. Beslutet gäller under förutsättning att detaljplanen vinner laga kraft och genomförs under genomförandetiden som är 10 år. Avverkning kommer inte ske under perioden 1 april till 15 juli och åtgärden ska kompenseras genom nyplantering. Nyplanteringen avser 30 nya träd i rader med trädslagen rönn och apel av varierande sort längs Södervärnsstråket, samt vitpil som kommer återplanteras i luckor i befintlig pileallé längs Ekgatan. Nyplanteringen ska ske med träd med en stamomkrets om minst 18 cm. Om de nyplanterade träden inte etablerar sig ska de ersättas inom ett år från det att de nyplanterade träden togs bort.

I övrigt finns det inför samrådet av detaljplanen inga kända prövningar enligt annan lagstiftning som krävs för detaljplanens genomförande.

5. Planeringsunderlag

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

Utredningar som legat till grund för detaljplanen

Bemötande av miljöteknisk markundersökning, Miljöförvaltningen Malmö stad, 2022-07-15

Miljöförvaltningens bemötande och bedömning av framtagen markmiljöundersökning.

Höjdsättnings-, skyfalls-, dagvatten- och ledningsutredning, Afry, 2023-08-31

Kompletterande utredning till tidigare utförd utredning (Norconsult, 2022-01-17) för att fastställa behov och bedöma möjlighet till lösningar för dagvatten, skyfall, ledningsdragningar och höjdsättning i samband med planläggning av området.

Höjdsättnings-, skyfalls-, dagvatten- och ledningsutredning, Norconsult, 2022-01-17

Utredning för att fastställa behov och bedöma möjlighet till lösningar för dagvatten, skyfall, ledningsdragningar och höjdsättning i samband med planläggning av området.

Markteknisk undersökningsrapport (MUR) / Geoteknik och miljöteknik, Tyréns, 2021-12-10

Utredning för att visa planområdets geotekniska förutsättningar med beskrivning och värdering av undersökningen utifrån föreslagen detaljplan.

Miljöteknisk markundersökning, Tyréns, 2021-12-10

Utredning i syfte att studera markföroreningar samt sanerings- och åtgärdsbehov i relation till föreslagen markanvändning.

Naturvärdesinventering, Ekoll AB, 2021-07-26

Inventering och värdering av naturvärden inom planområdet.

Risk- och bullerutredning, WSP, 2022-03-31

Utredning till detaljplanen som utvärdera vilka skyddsåtgärder som krävs inom planområdet med avseende på risker förknippade med transport av farligt gods samt urspårning på Kontinentalbanan. Detta görs med en befintlig kvantitativ riskutredning (ÅF-Infrastructure AB, 2019-10-23) som underlag för planprogram för Amiralsgatan och station Persborg (Pp 6051). Vidare behandlar utredningen buller från prognostiserad väg- och spårtrafik idag samt med tidshorizonten år 2040. Syftet med bullerdelen i utredningen är att fastställa den framtida bullerutsattheten för planerad bebyggelse inom planområdet utifrån befintliga bullerskydd längs med Kontinentalbanan.

Riskbedömning inför planprogram Amiralstaden och Station Persborg, ÅF-Infrastructure AB, 2019-10-23

Utredning till planprogrammet för Amiralsgatan och station Persborg (Pp 6051) som utfört en riskbedömning för den del av utvecklingsområdet som angränsar till Sofielunds industriområde där miljöfarlig verksamhet finns. Riskbedömningen ska inkludera industribuller och luftemissioner från de definierade industrierna i området samt risker i samband med industri- eller farligt godsolycka på järnvägen.

Solstudie, 2023-10-10

Utredning för att visa på skuggpåverkan av föreslagen detaljplan.

Statusbedömning av träd inom Gulmåran, Malmö, Trädkontoret AB, 2022-09-04

Inventering av träd i planområdet för att utvärdera vilka träd som kan prioriteras för bevarande vid placering av exempelvis byggnadskroppar och infrastruktur. En bedömning har även gjorts för vilka träd som har ett juridiskt skydd.

Kommunala planeringsunderlag

Grönplan för Malmö

Grönplanen har använts för att bedöma planområdets status utifrån tillgång till park av fem parkstorlekar inom rimligt avstånd.

Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö

Den gällande parkeringsnorm som planförslaget utgår ifrån.

Riktlinjer för bostadsgårdar i Malmö

Planförslaget utgår ifrån de gällande riktlinjerna avseende plats åt sociala och rekreativa funktioner, däribland hur stor exploateringen kan vara utifrån behov av minsta mått på den kvalitativa utemiljön samt att denna inte delas med för många lägenheter.

Riktlinjer för friyta vid förskolor och skolor

Planförslaget utgår ifrån de gällande riktlinjerna med krav på friyta. För förskola är ambitionen 30 m² friyta per barn med en sammanhängande friyta på minst 2000 m² belägen inom fastigheten med direkt anslutning till förskoleverksamhetens lokaler. Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik är högst 50 dBA ekvivalent nivå respektive 70 dBA maxvärde för de ytor som ska användas som friyta.

Riktlinjer för reglering av bottenvåningar i detaljplan

Planförslaget utgår ifrån de gällande riktlinjerna med att ställa krav på lokaler vid platser där många människor rör sig såsom vid kollektivtrafiknoder och större busshållplatser. Vidare speglar planförslaget även riktlinjernas syn på bottenvåningarnas användning och utformning genom att möjliggöra för lokaler inom övriga större stråk där många passerar.

Trafik- och mobilitetsplan

Malmö stads trafik- och mobilitetsplan beskriver hur en progressiv och holistisk trafikplanering kan bidra till att skapa ökad livskvalitet för fler Malmöbor, besökare och verksamma. Malmö växer och stadens utmaningar kräver att traditionella metoder kompletteras med nya. Med planen tar Malmö stad ett helhetsgrepp för att möta framtidens utmaningar och skapa en hållbar mobilitet i Malmö.

Översiktsplan för Malmö (2023)

Ställningstaganden som har berört utformningen av detaljplanen redovisas under kapitel 3, Gällande planer och program.

Övrigt planeringsunderlag

Dispens från biotopskyddsbestämmelserna för avverkning av 22 alléträd på fastigheten Gulmåran 1 i Malmö kommun, Länsstyrelsen Skåne, 2023-06-09

Länsstyrelsens dispens med villkor för avverkning av 22 alléträd i östra delen av planområdet längs Södervärnsstråket.

Samråd enligt miljöbalken för avverkning av ett särskilt skyddsvärt träd på fastigheten Gulmåran 1 i Malmö kommun, Länsstyrelsen Skåne, 2023-06-09

Länsstyrelsens föreläggande med försiktighetsåtgärder till skydd för naturmiljön vid avverkning av en vitpil i norra delen av planområdet.