




LAGA KRAFT

Dp nr 4959	Detaljplan för fastighet Limhamn 155:504 m fl, Elinelunds gård i Limhamn i Malmö
---------------	--

Antagen av Kommunfullmäktige den	2014-01-30
Protokoll justerat den	2014-02-12
Tillkännagivande av protokollsjustering anslagen den	2014-02-12
Kontroll av inkomna överklaganden hos stadskontoret, diariet, tfn 341046	
Länsstyrelsens beslut enl. 11 kap.10 PBL.	2014-03-04
Länsstyrelsens beslut (om planen har överklagats)	2014-05-19
Kontroll av inkomna överklaganden hos Länsstyrelsen	2014-06-16
Mark- och miljödomstolen beslut (om planen har överklagats)	
Mark- och miljööverdomstolen beslut (om planen har överklagats)	
Laga kraft den	2014-06-24
Sign	

Kopia till
Lantmäterimyndigheten i Malmö, S 2017
Fastighetskontoret, S 2249
Staben

Dp 4959



2014-03-04

Dnr 404-4332-14
80-B-0844

Kontaktperson
Enheten för samhällsplanering
Tony Davidsson
010-2241529
tony.davidsson@lansstyrelsen.se

Malmö stad
c/o Kommunfullmäktige
205 80 Malmö

Tillsyn över kommunens beslut att anta detaljplan för fastigheten Limhamn 155:504 m fl, Elinelunds gård i Limhamn, Malmö stad

Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen överprövar inte kommunfullmäktiges beslut, den 30 januari 2014 § 16, att anta detaljplan för fastigheten Limhamn 155:504 m fl, Elinelunds gård i Limhamn, Malmö stad.

Skäl för beslutet

Länsstyrelsen ska enligt 11 kap 10 § plan- och bygglagen (SFS 2010:900) överpröva kommunens beslut att anta, ändra eller upphäva en detaljplan om beslutet kan antas innebära att

- ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap miljöbalken inte tillgodoses,
- regleringen av sådana frågor om användningen av mark- och vattenområden som angår flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt,
- en miljökvalitetsnorm enligt 5 kap. miljöbalken inte följs,
- strandskydd enligt 7 kap. miljöbalken upphävs i strid med gällande bestämmelser eller
- en bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Länsstyrelsen har inte funnit sådana skäl att överpröva aktuell detaljplan.

Malmö Stadsbyggnadsnämnd Stadsbyggnadskontoret
2014-03-05 2008-120148
DocuLive
Handl nr 103



Detta beslut har fattats av *biträdande länsarkitekt* Petter Eiring. I handläggningen har även deltagit *naturvårdshandläggare* Linda Gustafsson samt *planhandläggare* Tony Davidsson, föredragande.

Petter Eiring

Tony Davidsson



Detta detaljplaneförslag är antaget av kommunfullmäktige i Malmö den 30 januari 2014 under § 16 i protokollet, betygar
Å tjänstens vägnar:

Jan Hoffnell
JAN HOFFNELL

UTLÅTANDE EFTER GRANSKNING

Detaljplan för fastighet Limhamn 155:504 m fl, Elinelunds gård, Limhamn i Malmö

Mot stadsbyggnadsnämndens beslut 2012-09-20 har Moderaterna och Folkpartiet reserverat sig med anledning av de tillägg och ändringar i texten i planbeskrivningen som beslutades.

Vid samma tillfälle har även Sverigedemokraterna reserverat sig mot beslutet på ett tillägg i texten som komplement till det ursprungliga förslaget.

Planförslaget har hållits tillgängligt för granskning under tiden 28 september 2012 – 26 oktober 2012.

Länsstyrelsen har i skrivelse 2012-10-31 framfört att planförslaget innebär en större utbyggnad av bostäder i kombination med funktioner som centrumverksamhet, skola och ny förbindelseväg mellan Annetorpsvägen och Gottorpsvägen. Området ligger idag relativt perifert med dålig kollektivförsörjning samtidigt som ambitionen med förslaget är att få till en tät och blandad bostadsbebyggelse med högt utnyttjande av den mark som tas i anspråk. Närheten till Hyllie station är en viktig förutsättning som måste utnyttjas fullt ut.

Planförslaget har till viss del reviderats och kompletterats i enlighet med Länsstyrelsens samrådsyttrande. Länsstyrelsen anser att det fortfarande finns aspekter rörande konsekvenserna på bullerstörningar från vägtrafik som ytterligare behöver säkerställas. Vidare kvartstår frågor som rör planförslagets påverkan på Natura 2000-området Limhamns kalkbrott. Utifrån aktuella planhandlingar bedömer Länsstyrelsen att det inte går att utesluta att föreslagen bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet avseende vägtrafikbuller eller att genomförandet av planförslaget tillgodoser Natura 2000- området, varför Länsstyrelsen kan komma att ingripa vid sin tillsyn enligt 11 kap 10-11 §§ PBL.

Hälsa och säkerhet

Enligt planförslaget föreslås bostäder där de av riksdagens antagna riktvärdena för trafikbuller (proposition 1996/97:53) överskrids. Dessa riktvärden utgör den sk huvudregeln i Boverkets allmänna råd (2008:1). Avsteg från huvudregeln motiveras med att området är en viktig del i förtätningen av Malmö stad och att området har närhet till Hyllie som kollektivtrafikknutpunkt och som kommande kommersiellt centrum. Området är idag dåligt kollektivtrafikförsörjt men enligt planhandlingarna ska nya busshållplatser längs Annetorpsvägen och den nya nordsydliga gatan komma att tillskapas. Efter samrådet har en mer detaljerad bullerutredning gjorts för ett urval av byggnader (utbyggnadsalternativ med prognos 2020). Överskridande av riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå (55 dBA Leq) vid fasader vid bostad kan förväntas längs samtliga huvudgator samt för den centrala lokalgatan. Högst värden, med överskridanden av 65 dBA Leq, kan förväntas längs med Annetorpsvägen och längs den norra delen av den nya nordsydliga gatan.

Planförslaget innehåller en bestämmelse om störningsskydd som är så flexibel att det inte går att utläsa av den vilken ljudkvalitet som ska uppnås när området bebyggs, eftersom den innehåller både formuleringar om att klara riktvärdet 55 dBA Leq vid fasad och formuleringar om avstegsfall. Det förefaller därför svårt att tillämpa bestämmelsen vid efterföljande lovgivning. Länsstyrelsen menar därför att Malmö stad i det fortsatta planarbetet bör klargöra vilka förutsättningar som måste uppfyllas för att bebyggelse ska vara möjlig inom olika delar av planområdet. Den tabellformade bestämmelsen bör därför ersättas med mer entydiga bestämmelser.

Planen reglerar kompensationsåtgärder för lägenheter med överskridande av 55 dBA vid fasad (60dBA vid lågt trafikerad lokalgata utan kollektivtrafik och ljudklass B inomhus). Kravet är då att:

- bullernivån utanför fönster till hälften av bostadsrummen i varje bostad ska klara 50 dBA
- minst ett rum ska vändas mot en gårdssida
- bullernivåen vid minst hälften av gårdsytan får uppgå 50 dBA (1)

Länsstyrelsen vill påpeka att bullerutredningen visar att det finns byggnader som inte klarar kompensationskraven om byggnaderna placeras i enlighet med illustrationen på plankartan. (2)

Länsstyrelsen anser att det sänkta kravet för fasadbuller för lägenheter vid lågt trafikerad lokalgata och utan kollektivtrafik inte kan motiveras och därför bör utgå. De lägenheter som berörs bör omfattas av samma kompensationskrav som området i övrigt. (3)

I planbeskrivningen anges rekommendationen att vid bostäder där den ekvivalenta bullernivån överskrider 65 dBA bör även vistelseytor och entréer konsekvent orienteras mot den ljuddämpade sidan. I det utkast till översiktsplan 2012 som Länsstyrelsen tagit del av finns ett ställningstagande om att huvudgator i ökad grad ska utgöra arena för stadslivet och rymma ökande spontan och planerad vistelse och andra aktiviteter. En sådan

utveckling motverkas om entréer orienteras mot gårdssidan i stället för mot gatan. Länsstyrelsen menar att kommunen bör tydliggöra denna konflikt och överväga om det är möjligt att minska bullerstörningen vid källan i stället, så att entréer kan orienteras mot gatan. (4)

Länsstyrelsen bedömer att det inte går att utesluta att föreslagen bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, varför Länsstyrelsen kan komma att ingripa vid sin tillsyn enligt 11 kap 10-11 §§ PBL.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Stadsbyggnadskontoret har justerat tabellen för trafikbuller på plankartan för att göra den tydligare.*
2. *En annan placering av byggnader ryms inom planen som klarar de gällande riktvärdena. Illustrationskartan har justerats på plankarta och i planbeskrivning med ny placering av byggnaderna vid centrum (B₁C₁) öster om huvudgatan, sydöst om korsningen mellan huvud- och lokalgata och sydöst om den nya cirkulationsplatsen vid Annetorpsvägen.*
3. *Detta avsteg är efter dialog med länsstyrelsen samt justering av skriften om bullertillämpning borttaget ur tabellen.*
4. *Detta är ingen konflikt i denna detaljplan då det finns en planbestämmelse om att huvudentré ska vara placerad mot gata, torg eller park. Det kommer till stor del att bli genomgående trapphus.*

Lantmäterimyndigheten Malmö stad meddelar i skrivelse 2012-10-25 att På sidan 27 under VA står ”Nya ledningar kan läggas inom allmän platsmark och kvartersmark reserverat för gemensambetsanläggning”. Detta bör ändras till: *Nya allmänna ledningar kan läggas inom allmän platsmark eller reserverat u-område inom kvartersmark. Enskilda ledningar kan läggas inom kvartersmark reserverat med gemensambetsanläggning.*

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Texten i planbeskrivningen är justerad enligt yttrandet.

KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

Gatukontoret meddelar i skrivelse 2012-10-30 att Gatukontorets synpunkter från samrådsskedet har i många avseenden beaktats, men en del oklarheter kvarstår. Innan planen antas måste nedanstående synpunkter vara utredda i samförstånd med gatukontorets stadsmiljö- och trafikavdelning.

Trafikfrågor

Hörnavskärningar så som föreslås medför att gångbana hamnar på kvartersmark, vilket inte är acceptabelt. Hörnavskärningarna ska ligga på allmän platsmark, och det måste framgå av plankartan så att det går att fastighetsbilda utifrån det. (1)

De öst-västrliga gatorna med planbeteckningen Gågata (P) borde ligga på kvartersmark, eftersom dessa ytor sannolikt kommer att vara underbyggda av garage och upphöjda 60 cm. Den allmänna tillgängligheten till stråket vid kalkbrottet är viktig, men gatorna och kvarteren är små och från varje kvarter är det mindre än 80 meter till passager mot kalkbrottet som ligger på allmän platsmark. Eventuellt kan den allmänna tillgängligheten genom kvarteren säkerställas med t.ex. planbestämmelse ”passage”. Om ytorna ska kvarstå som allmän platsmark måste minsta erforderliga avstånd mellan överkörningsbart garagetak och överyta samt axeltryck klargöras i planbestämmelse. (2)

Ett tydligt huvudcykelstråk i nord-sydlig riktning i planens östra kant, i enlighet med cykelplanen, saknas fortfarande. Den redovisade lösningen med att leda cyklisterna från cykeltunneln ner i lokalgatan är inte tillfredsställande. För att cykelstråket ska bli tydligt och lättorienterat krävs det utrymme för en cykelvägskoppling i lokalgatan söder om gc-tunneln ner till cykelbanan på östvästrliga lokalgatan. Därifrån kan man fortsätta söderut på cykelvägar i grönstråket eller längs huvudgatan i väster. (3)

Gröna frågor

Kalkbrottet är en unik och viktig plats i Malmö och det är angeläget att påverkan på brottet minimeras i så stor utsträckning som möjligt. För att undvika att trafikbuller från gatan kommer ner i brottet kommer gatukontoret att arbeta medvetet med gestaltningen av ”slipsparken”, gågatans förlängning samt den norra delen av naturmarken utmed gatorna. Utsikter ifrån bilvägen kommer inte att vara prioriterat. (4)

För att ytterligare minska störningarna på Kalkbrottet bör planbestämmelse införas som reglerar att ingen fasadbelysning får anordnas mot brottet och att all gatubelysning som kan störa ska avskärmas. (5)

Sedan samrådsskedet har plankartan kompletterats med planbestämmelse att gårdar mot naturområdet i väster får vara placerade högst 1,2 m över gatumark (n₂). För att undvika ytterligare avskärmning mot naturområdet bör en planbestämmelse införas som säger att trappor ska finnas alternativt mur får inte uppföras. (6)

I planbeskrivningen står det på s. 15 att om enstaka träd undantagsvis måste fällas på grund av skada eller sjukdom ska de ersättas med ett eller flera träd av motsvarande art med minst samma sammanlagda stamomfång. Detta ska också framgå av planbestämmelse. (7)

I övrigt ska det framgå vilket höjdsystem och koordinatsystem som används. (8)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planen medger att på första våningen har byggnaden hörnavskärning som ligger på kvartersmark. På den andra våningen och uppåt medges bostäder ovanför hörnavskärningen. För att möjliggöra bostäder över hörnavskärningen ligger dessa på kvartersmark.*

2. *Om ett stråk bedöms som så viktigt att kommunen vill hålla kvartersmark öppen bör den ligga på allmän platsmark därav valet av bestämmelsen Gågata. Under genomförandet av detaljplanen i planbeskrivningen (s 41) står att "Allmän plats som medger underbyggnad ska tåla axeltryck i enlighet med BBR (eurokoder)". Texten har kompletterats under samma rubrik i planbeskrivningen med "garageförbindelse under område betecknat med GÅGATA (P) och LOKALGATA (P) ska dimensioneras för ekvivalentlast typ 1 enligt Bro 2004 eller motsvarande i TK Bro 11".*
3. *Planen medger att en cykelväg anläggs inom lokalgata ner till öst-västliga gatan där det, enligt sektionen i planbeskrivningen på sida 19, finns plats för en cykelväg förslagsvis på norra sidan av vägen. Söderut från tunneln förbi öst-västliga gatan planeras cykling på lokalgata då trafikmängden där är låg. Vid kiltiparken kopplar den på en cykelväg både västerut och österut mot Hyllie.*
4. *Ett gestaltungsprogram för dessa ytor är framtaget i arbetet med detaljplanen. Utsikten och tillgängligheten till kalkbrottskanten för gående och cyklister är prioriterad.*
5. *I planen finns en bestämmelse mot belysning "Fasadbelysning och belysning av trafikytor ska utformas och placeras så att ljusföroreningar mot kalkbrottet undviks".*
6. *Syftet med upphöjningen är dels att kunna ha underjordisk parkering och slippa markparkering och för att få en höjdskillnad som förstärker skillnaden mellan det privata och det offentliga och att den offentliga marken inte tar den offentliga i anspråk genom att flytta ut den privata gränsen.*
7. *Det är inte möjligt enligt PBL att kräva återplantering av träd som en planbestämmelse i en detaljplan.*
8. *I höjdbestämmelsen anges höjdsystem RH2000 på plankartan.*

Serviceförvaltningen meddelar i skrivelse 2012-10-23 att Serviceförvaltningen har följande synpunkter på förslaget till detaljplan.

I remissen på sidan 33 står det en text som kan tolkas som ett krav:

- Barnens behov är 12 kvm/barn inomhusyta.

Serviceförvaltningen refererar till Socialstyrelsens klarläggande: "*Socialstyrelsen har ingen vägledning för hur en förskola ska se ut eller hur många barn som kan vistas i lokalerna (barn per kvadratmeter). Förutsättningarna påverkar vilka lösningar som är lämpliga. Det kan handla om hur lokalerna disponeras, vilken pedagogik som bedrivs eller hur mycket man är utombus.*"

Följaktligen är angivet kvadratmetertal i remissen en irrelevant uppgift.

Serviceförvaltningen vill framföra att det är i verksamhetsbeskrivningen som inlämnas tillsammans med bygglovets som det framgår för hur många barn som lokalen och utearean skall avpassas för. (1)

I remissen på sidan 34 står det en text som kan tolkas som ett krav:

- Sporthallen inklusive omklädning och förråd är ca 1700 BTA.

Även här vill Serviceförvaltningen framföra att det är i verksamhetsbeskrivningen som inlämnas tillsammans med bygglovets som det framgår vilken typ av byggnad det handlar om.

Utifrån de ansvarsområden som berör Serviceförvaltningen har förvaltningen därutöver inga synpunkter på förslaget till detaljplan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. I Dialog-pm 2006:2, som tagits fram av stadsbyggnadskontoret i samarbete med andra förvaltningar, uppges en rekommenderad yta av 12 kvm inomhusyta/barn och 30 kvm utomhusyta/barn. Dessa siffror bekräftas även i ett PM från december 2011 – ”Utemiljö vid förskolor i Malmö – ett verktyg för planering, utformning och bygglovsgranskning”. Även detta framtaget i samarbete med flera förvaltningar. Dessa rekommendationer är de stadsbyggnadskontoret utgår från när beräkningar för skolor/förskolor görs.
2. När en detaljplan tas fram måste stadsbyggnadskontoret visa att de ytor som är avsatta till skola/förskola räcker. Vi behöver även se över hur byggnaderna placeras på grund av buller, att det ryms angöring mm. Detta är samma som annan kvartersmark som detaljplanen redogör för. Därav är 1700 BTA angivet som ett riktvärde. Texten har dock ändrats till: beräknas till ca 1700 BTA.

Skånetrafiken meddelar i skrivelse 2012-09-28 att Skånetrafiken har en samsyn med kommunen om busshållplatsernas placeringar i koppling till aktuellt planområde. Vi vill framhålla att för att kunna förlänga linje 1 och försörja hela det nya området krävs inte bara de två hållplatserna på den nord-sydliga gatan, utan även en möjlighet att vända bussarna i nära anslutning till den sydligaste hållplatsen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Utbyggnaden av området kommer att starta i det nordvästra hörnet i nära anslutning till Annetorpsvägen. En ny hållplats placeras lämpligast vid Annetorpsvägen i anslutning till den planerade bebyggelsen. En förlängning av linje 1 kan, när det blir aktuellt, vända i den planerade cirkulationsplatsen vid den nya nordsydliga gatan eller vid den planerade cirkulationsplatsen vid Sunnaväg. När utbyggnaden ökat och linje 1 trafikerar nordsydliga gatan kan en detaljplan med tillfällig användning för en vändplats tas fram.

Följande har inget att erinra mot förslaget

Trafikverket

enligt skrivelse

2012-10-18

Fritidsförvaltningen

”

2012-10-25

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

VA SYD meddelar i skrivelse 2012-10-15 att planen medger underjordiska garage under vissa gator. De utredningar som gjorts gällande VA och höjdsättning har inte tagit hänsyn till detta. För att området ska kunna avvattnas krävs att ledningar kan läggas även i de lokalgator som går ner mot den östvästliga parken. Det krävs alltså att man tar hänsyn till detta vid eventuella underjordiska garage.

Det kommer troligen läggas ledningar i norra delen av den öst-västliga parken eftersom marken ovanför inte är kommunal. VA SYD vill därför närvara vid planering av parken för att undvika att det uppstår problem med träd och ledningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Möjligheten att göra garage under lokalgata har tagits bort.

E.ON Gas meddelar i skrivelse 2012-10-23 att närheten till vårt natur- och biogasnät innebär att gas kan vara ett mycket intressant energialternativ för den planerade verksamheten. För information om anslutning av gas, kontakta gärna E.ON Gas marknadsenhet, 040- 25 50 00.

E.ON Gas har studerat de inkomna remisshandlingarna och har inget att erinra i ärendet.

Räddningstjänsten Syd meddelar i skrivelse 2012-10-25 Räddningstjänsten Syd har tagit del av insända handlingar och anser inte att tidigare synpunkter avseende behov av riskhänsyn till följd av transporter av farligt gods på Annetorpsvägen har beaktats i planhandlingarna. Annetorpsvägen är inte uttalad som primär transportled för farligt gods, precis som Stadsbyggnadskontoret påtalar i samrådsredogörelsen. På Annetorpsvägen kan det dock förutsättas ske transporter av farligt gods till Limhamns och Annetorps industriområden, eftersom det är den kortaste färdvägen från Trelleborgsvägen. Av denna anledning togs en riskanalys fram i samband med dp 5115 (*Risikanalyis för mässa i Hyllie samt området mellan Annetorpsvägen och Pildammsvägen*, Fire Safety Design AB, 2010). Riskanalysen utgår från faktiska förhållanden för Annetorpsvägen och är således relevant för aktuellt planområde. Analysen visar att riskhänsyn behöver tas vid byggnation i anslutning till vägen för att risken ska kunna bedömas vara acceptabel. Avståndet mellan känslig bebyggelse (t.ex. flerbostadshus) och Annetorpsvägen ska vara minst 42 meter om inga riskreducerande åtgärder vidtas. Enligt plankartan understigs detta avstånd, vilket innebär att det behöver utredas om konsekvensreducerande åtgärder kan vidtas så att risknivån kan bedömas vara acceptabel. Riskanalysen behöver tas fram redan i detaljplaneskedet eftersom den kan komma

att påverka den byggnadstekniska utformningen. Räddningstjänsten Syd önskar ta del av utredningen.

Under avsnittet *Räddning och brand* bör den första meningen förtydligas med att det med normal insatstid är 10 minuter som avses.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Kommunens grundläggande förhållningsätt vad det gäller säkerhetsåtgärder längs gator och vägar där farligt gods transporteras utarbetades i "Dialog-PM 2004:2 Stadsbyggande och farligt gods. Essensen av denna pm inarbetades sedan i aktualiseringen av Malmös översiktsplan; Malmö 2005. Då gjorda ställningstaganden återfinns även i den kommande översiktsplanen, ÖP 2012, som varit på utställning under våren 2013.

Transporter med vägfordon inom kommunen regleras i Allmänna lokala trafikföreskrifter för Malmö stad. Enligt dessa är det generellt förbjudet att transportera farligt gods på allmänna gator och vägar. Dock är ett antal vägar undantagna från detta förbud. Från dessa är det sedan tillåtet att på kortast lämpliga väg transportera godset till mottagaren. Transporter av farligt gods förekommer således trots det generella förbudet på många av Malmös gator. Längs vägar som inte ingår i det rekommenderade vägnätet för farligt gods behöver dock, enligt Malmö stads ställningstagande, inga riskanalyser och därmed inte några konsekvensreducerande åtgärder vidtas. I denna sammanvägda riskbedömning har stadsbyggnadskontoret tagit ställning utifrån näringslivs-, transport- och säkerhetsintressen samt resurs- och miljöaspekter.

Länsstyrelsen beslöt 14 mars 2006 med stöd av 10 kap 1 § sista stycket trafikförordningen (1998:1276) att reducera antalet vägar rekommenderade för farligt gods. Utgick gjorde bland annat de vägar som leder till få avnämare, verksamhetsområden i avveckling eller där mängden farligt gods bedömts som förhållandevis litet samt där hastighetsregleringen bidrar till att begränsa det eventuella krockvåld som kan uppstå. Det finns inga vägar rekommenderade för farligt gods i nära anslutning till denna detaljplan varför inga riskreducerande åtgärder införs som planbestämmelse.

Texten i planbeskrivningen med normal insatstid är förtydligad med att det är 10 minuter som avses.

VA SYD avfall meddelar i skrivelse 2012-10-26 att VA SYD ser glädjande på att det i enlighet med Avfallsplans 2011 -2015 mål "Det är lätt att göra rätt" planeras för avfallsutrymmen och miljöhus som kommer att dimensioneras för återvinning av flera olika fraktioner av avfall. VA SYD vill förtydliga att de fraktioner som avfallsutrymmena och miljöhusen ska dimensioneras för är restavfall, matavfall, förpackningar, papper, glas och elavfall. Vid förekomst av flera olika verksamheter inom samma byggnad är det viktigt att tänka på att de olika verksamheterna ska tillgång till separata och lästa avfallsutrymmen. Avfallsutrymmena bör anläggas i markplan för att underlätta hämtningen av avfallet. Malmö stad arbetar med det nationella målet att minska avfallsmängderna, en åtgärd för att främja detta är att inrätta möjligheter till

återbruk genom exempelvis återbruk i form av bytेशörnor förslagsvis i miljöhusen och avfallsutrymmena.

Det bör i planbeskrivningen förtydligas var avfallsutrymmena och miljöhusen ska placeras för att VA SYD ska kunna bedöma huruvida hämtvägen för avfallet är säkert för alla parter. Backning av hämtfordon får inte förekomma.

Det är avgörande för människors beteende att gemensamma miljöhus uppförs innan inflyttning sker för att motverka uppkomst av mönster som är svåra att bryta. VA SYD deltar gärna i vid utformningen av avfallsutrymmena. I vår skrift "Gör rum för miljön" finns tips och råd för utformning av avfallsutrymmen se länk: http://www.vasyd.se/SiteCollectionDocuments/Broschyre/Avfall/Ovriga%20avfallsbroschyre/Gor.Rum.For.Miljon_2009.pdf

Då det planeras för enbostadshus, kan det även förkomma trädgårdsavfall. För detta avfall kan man förslagsvis dela trädgårdskärl som står på en gemensam uppställningsplats, förslagsvis intill miljöhusen eller att utrymme görs för uppställning av container.

En återvinningsstation planeras för i anslutning till parkeringen bakom butiken i planområdets nordöstra del. Det är viktigt att begreppet återvinningsstation används för att inte skapa begreppsförvirring. För att återvinningsstationerna ska upplevas som ett positivt inslag i stadsbilden är det mycket viktigt med att dess placering görs med eftertanke. En välplacerad återvinningsstation kan bidra till att skapa en mångfunktionell torgmiljö. Placeringen av återvinningsstationen måste ske så att tömningsfordon kan angöra så att störningen blir så liten som möjligt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Texten har justerats till återvinningsstation på plankarta och i planbeskrivningen.

Limhamns Miljöförening meddelar i skrivelse 2012-10-26 att förutom att Limhamns Miljöförenings (LMF) tidigare remissvar återigen bör beaktas av Stadsbyggnadskontoret anför vi yrkande på en ny MKB för genomfartsgatan (se sid 13). Därefter följer bemötande av Stadsbyggnadskontorets svar på remissen i samrådet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar i samrådet:

Området söder om planområdet behandlas i planprogrammet som har föregått detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att denna planläggning måste ske etappvis med hänsyn till planområdets storlek.

LMF:s synpunkt - Hela planområdet bör detaljplaneras på en gång eftersom genomfartsgatan låser den vidare planeringen av återstående detaljplan(er). (1)

Stadsbyggnadskontorets kommentar i samrådet:

Annetorpsvägen behöver avlastas eftersom den kapacitetsmässigt nästan nått sitt tak i trafikmängd. Den nya gatan planeras ha en stadslik karaktär och inte

vara utformad som en genomfartsled. Det kommer att finnas trafiksäkra övergångar för gående och cyklister.

LMF:s synpunkt - se yrkande på en ny MKB (sid 13). Beakta därvid även vårt förslag på ny anslutning till Yttre Ringvägen vid Kalkbrottsgatan. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar i samrådet:

Bullerberäkningar är genomförda i området som visar att bostadsgårdarna klarar de gällande riktvärdena för trafikbuller. Malmö Stad prioriterar att bygga innanför Yttre Ringvägen och att bygga tätt för att tillvara marken.

Planområdet byggs med blandad bebyggelse och en stadslik karaktär.

LMF:s synpunkt - se yrkande på en ny MKB (sid 13). (3)

Stadsbyggnadskontorets kommentar i samrådet:

Stadsbyggnadskontoret vill bygga en attraktiv stadsdel med stadskaraktär. En nersänkt genomfartsled med bullermurar är inget som förknippas med detta. (då skiljer man på funktionerna) Detaljplanen har föranletts av ett omfattande planprogram där vägens läge fanns med. Syftet med den nya nordsydliga gatan är att avlasta övriga gatunätet, inte minst Annetorpsvägen och Bispgatan norr om planområdet. Placeringen av gatan har styrts av flera olika faktorer. De huvudsakliga faktorerna som styrts placeringen är att inte lägga en korsning vid Bispgatan utan styra trafiken västerut till Sunnavägen som har större möjligheter att ta hand om trafiken in till centrum. Detta har lett till att korsningen skulle placerats väster om Bispgatan och detta i sin tur resulterade i att korsningen fick läggas väster om Blåseberga gård då det är viktigt att bevara vegetationen på denna fastighet.

LMF:s synpunkt - lägg då gatan längre västerut mellan rekreationsområdet och bebyggelsen. Rondellen kommer då ännu närmare Sunnavägen. *Vi har också skrivit att vi vill ha en attraktiv stadsdel, men vi vill inte kombinera den med en genomfartsled. En östlig sträckning av genomfartsleden diskuterades i planprogrammet men förkastades av mindre genomarbetade argument. Svårigheten med Bispgatan kan inte vara argument för att spoliera en hel stadsdel. Anslut i så fall direkt till Sunnavägen och stäng av Bispgatan mot Annetorpsvägen. Vårt förslag är ju att minska trafiken på Annetorpsvägen över huvudtaget genom att anlägga en ny anslutning till Yttre Ringvägen vid Kalkbrottsgatan. Går det att göra en ny anslutning vid IKEA går det att göra en vid Kalkbrottsgatan för hela Limhamns bilister.* (4)

Se vårt yrkande på en ny MKB.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. När planprogrammet för området öster och söder om kalkbrottet gjordes tittade man på hela områdets struktur, bebyggelse mm. Därefter görs detaljplaner för delar av planprogramområdet. Detta är ett vanligt sätt att arbeta för att få en helhet på området utan att behöva göra för stora detaljplaner. Den nya vägen måste sluta i den befintliga bron som går över järnvägsspåret i söder utan att gå igenom den befintliga vegetationen som är en kvalitet för området.

2. *Ny anslutning av Kalkbrottsgatan ligger utanför planområdet. Synpunkten vidarebefordras till Gatukontoret.*
3. *Se svar sida 14.*
4. *Att lägga vägen intill Kalkbrottet med bebyggelse endast på östra sidan gör gatan mer likt en landsväg och det är inte vad stadsbyggnadskontoret vill uppnå. Dessutom är Kalkbrottet skyddat som ett Natura 2000-område och ett kommunalt naturreservat vilket betyder att bullernivåerna i kalkbrottet inte får öka vid en ny exploatering. Byggnaderna väster om den nya vägen ligger i förslaget som bullerskydd mot kalkbrottet och det planerade rekreationsstråket längs Kalkbrottet. Angående förslag på ny anslutning vid Kalkbrottsgatan se svar nr 2.*

Ägaren till fastigheten Holmastycket 3 har i skrivelse 2012-10-25 framfört att Hyllie Park är granne med Elinelunds gård längs den östra sidan. På området finns förskola, grundskola, folkhögskola, kyrka och äldreboende. Vi ser fram emot att samverka med våra nya grannar och ser med glädje på era intentioner att ha "siktlinjer ut mot kalkbrottet" och "att man i hela området skall känna riktningen mot Kalkbrottet tydligt".

Vi vill dock emotsätta oss detaljplanen på en punkt. I det nordvästra hörnet av vårt område finns inritat en sammanhängande/sammanfogad huskropp på 5 våningar närmast vår tomtgräns. De övriga byggnaderna längs vår tomtgräns är huvudsakligen 2 våningar. Ett 4-våningshus i vårt sydvästra hörn är vänt så att det är gaveln som är riktad mot oss.

5 våningshuset ligger framför äldreboendets ena avdelning samt ligger i blickfång när man kommer in på vårt område. 5-våningshuset blir en mur mellan oss och våra nya grannar. När man svänger in på Hyllie Park kommer man uppleva sig som avskärmad och utestängd. Skillnaden i storlek och höjd mellan våra enplanhus och denna 5-våningslänga haltar betänkligt.

Vi önskar alltså att detaljplanen ändras vad gäller byggnaden närmast vårt nordvästra hörn. Att byggnaden blir lägre, helst 3 våningar, och inte så kompakt.

Nuvarande förslag innebär att man lagt radhus (istället för flervåningshus) närmst Annetorpsleden för att tillmötesgå önskemål från villaområdet på andra sidan gatan. Samma hänsyn borde tas till de önskemål vi som närmsta grannar nu framför.

Vi vill också att man ser över om det finns ytterligare förändringar att göra så att man verkligen upplever siktlinjer mellan oss och Kalkbrottet genom den planerade 2-våningsbebyggelsen.

Vi vill även försäkra oss om utfartsmöjligheter längs Systerbrunnsgatan i söder samt Elinelundsvägen i öster.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Det planerade 5-våningshuset ligger i fonden på den nya öst-västliga infartsgatan till området som en fin avslutning av gatan. 5-våningshuset planläggs inte framför äldreboendet utan framför de garage/förråd som ligger i er fastighets nordvästra hörn. Söder om denna byggnad, det vill säga framför äldreboendet, får endast två våningshus uppföras. Husen längs Annetorpsvägen, där våningshöjden sänktes, ligger längs med gatan och inte som avslutning på en infartsgata.

Malmö Stad ställer sig positiva till att Hyllie Park vill anlägga en anslutning till Systerbrunnsvägen. Möjligheten att genomföra detta finns utan att förslaget till detaljplan behöver ändras. Utfartsmöjligheter till Elinelundsvägen sträcker sig utanför planområdet varav kontakt med Gatukontoret rekommenderas.

Svenska kyrkan har i skrivelse 2012-10-25 framfört att de har granskat rubricerat förslag till detaljplan och samrådsredogörelse och finner att våra synpunkter beträffande cirkulationsplatsens placering har beaktats och flyttats så att den ej längre omfattar någon mark på kyrkogården.

I tidigare yttrande beskrev vi att den rådande trafikbelastningen i området redan idag är mycket besvärande för vår verksamhet, och problemen kommer således att öka i takt med den förväntade trafikökningen.

Vi anhåller därför om hjälp och bidrag till att hitta lämpliga former för bullerdämpande åtgärder för att skapa en bättre och harmonisk miljö för våra kyrkogårdsbesökare.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

När detaljplanen har vunnit laga kraft är det Gatukontoret som projekterar vägen och cirkulationsplatsen. Synpunkterna vidarebefordras därför till Gatukontoret.

Ägare till fastighet Paranöten 3 har i skrivelse 2012-10-28 framfört att hela förslaget bör omprövas pga den unika miljö med dess växter och djurliv. Vi behöver gröna ytor nära staden med lugn där vi kan ta del av naturupplevelser. Att dra en stor väg 50 meter från Kalkbrottet känns helt främmande för mig och därtill alla bostäder. Nej tack!

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

När området bebyggs tillkommer mycket anlagd park- och naturmark i motsats till dagens åkermark som delvis ligger i träda. Den nya vägen ligger minst 80 meter från Kalkbrottskanten med bostadshusen som bullerskydd mot Kalkbrottet. Mellan bostadshusen och kalkbrottskanten planeras ett naturområde med promenadstråk. I den pågående översiktsplanen, ÖP 2012 som varit på utställning under våren 2013, är målet att förtäta staden innanför Yttre Ringvägen. Området öster om kalkbrottet har legat som utbyggnadsområde i stadens planering i mer än 20 år.

Beträffande synpunkter som kommit in skriftligen under samrådet och som inte blivit tillgodosedda samt stadsbyggnadskontorets ställningstagande till dessa hänvisas till samrådsredogörelsen.

JUSTERINGAR

Planförslaget har justerats 2013-08-22 med anledning av inkomna anmärkningsskrivelser.

PLANKARTAN OCH ILLUSTRATIONSPLANEN

- Ny tabell för riktvärden av trafikbuller.
- Miljöstation har i text i planbestämmelse ändrats till återvinningsstation enligt VA Syd avfalls yttrande.
- Ny illustrationsplan med ändrat läge på tre byggnader längs den nya nord-sydliga gatan.
- Möjlighet för garage under lokalgata i sydöstra delen av planen har tagits bort.

PLANBESKRIVNINGEN

- Försiktighetsmått från beslut från länsstyrelsen angående skydd för Natura 2000-området i Kalkbrottet.
- Ny text angående ledningar enligt Lantmäteriets yttrande.
- Insatstiden har förtydligats enligt Räddningstjänstens yttrande.
- Kompletterande text angående avstånd mellan garagetak och körbar gata enligt Gatukontorets yttrande.

BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

Detaljplanens genomförande har bedömts medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 11§ miljöbalken. Inkomna synpunkter har ifrågasatt omfattningen av MKB:n.

Följande skrivelse har handlat om bedömning av miljöpåverkan – med stadsbyggnadskontorets kommentar i kursiv text:

Limhamns Miljöförening meddelar i skrivelse 2012-10-26 att förutom att Limhamns Miljöförenings tidigare remissvar återigen bör beaktas av Stadsbyggnadskontoret anför vi först yrkande på en ny MKB för genomfartsgatan.

Ändringarna i detaljplanen efter samrådet är bra och välkomna men alltför begränsade. Vår huvudinvändning mot genomfartsgatan kvarstår dock. Hela idén med en genomfartsgata för att avlasta Annetorpsvägen och samtidigt sätta upp trafikhindrande åtgärder är motsägelsefullt. Stadsbyggnadskontoret har

helt enkelt inte kunnat skilja på de två funktionerna; att bygga ett attraktivt bostadsområde och att avlasta Annetorpsvägen. Resultatet har blivit en dålig kompromiss med stora nackdelar och risker för människorna i området och som från början sänker attraktionskraften i området. Vilka vill bo vid denna genomfartsgata?

Förutom den enda miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som gjorts för Natura 2000-området, som Länsstyrelsen behandlat, yrkar vi att även en MKB görs för genomfartsgatan. I en sådan MKB behöver förslagsvis olycksriskerna för de boende, besökare, trafikanter, den sociala miljön, bostädernas utformning, utomhusmiljön, olika trafikreglerande åtgärder, alternativa placeringar av genomfartsgatan, samt buller och avgaser utredas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

I samråd med Länsstyrelsen (maj 2010) har det beslutats att det endast är Natura 2000 och artskyddet i Kalkbrottet samt påverkan på de rekreativa värdena i Kalkbrottet som utgör betydande miljöpåverkan. Detta har sedan behandlats i Miljökonsekvensbeskrivningen. Den behandlar planprogramsområdet och ackumulerade effekter av bebyggelsen runt Kalkbrottet. Konsekvenserna för genomfartsgatan har inte bedömts utgöra betydande miljöpåverkan så som det åsyftas i 6 kap. 11 § miljöbalken och en utvidgning av MKB:n behöver då inte göras.

SYNPUNKTER PÅ MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN, SÄRSKILD SAMMANSTÄLLNING

BEAKTANDE AV SYNPUNKTER PÅ MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNINGEN

Nedan redovisas inkomna synpunkter specifikt på innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen samt Stadsbyggnadskontorets kommentarer i kursiv text.

Skrivelse från **Länsstyrelsen** 2012-10-31

Riksintressen - *Natura 2000/artskydd*

Planområdet ligger i direkt anslutning till Natura 2000-området Limhamns kalkbrott. Inom området finns även skyddade arter, t ex pilgrimsfalk, berguv och andra rovfåglar.

I MKB:n framkommer det att planen särskilt kan påverka Natura 2000-området och dess skyddade arter genom:

- störningar under byggnadstiden
- barriäreffekter
- förlust av habitat
- ökat buller
- ökat artificiellt ljus

En anmälan om samråd enligt 12 kap 6 § miljöbalken angående påverkan på Natura 2000-området och skyddade arter har inkommit till Länsstyrelsen. Kommer Länsstyrelsen i samrådet fram till att tillstånd från 7 kap 28 a §

miljöbalken eller en dispens från Artskyddsförordningen (SFS 2007:845) krävs för att genomföra planen bör kommunen inte anta planen innan ett tillstånd och/eller en dispens har lämnats.

Natura 2000-områden är riksintressen enligt 4 kap 8 § miljöbalken. Enligt denna får användning av mark och vatten som kan påverka ett Natura 2000-område och som omfattar verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt 7 kap 28 a § komma till stånd endast om ett sådant tillstånd har lämnats. Länsstyrelsen vill påpeka att planförslaget kan komma att behöva ändras med anledning av eventuella villkor i ett beslut enligt miljöbalken.

Om inte tillstånd ges innan planens antagande, för åtgärder som är en förutsättning för planens genomförande, kan genomförandet innebära att Natura 2000-området inte tillgodoses, varför Länsstyrelsen kan komma att ingripa vid sin tillsyn enligt 11 kap 10-11 §§ PBL.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Enligt beslut från Länsstyrelsen den 10 april 2013 görs bedömningen att den planerade byggnationen kan genomföras i enlighet med inskickade handlingar till Länsstyrelsen utan att den riskerar att påverka naturmiljön inom Natura 2000-området, och de arter som har sin livsmiljö där, på ett betydande sätt. Tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken krävs därför inte för åtgärden.

Länsstyrelsen bedömer även att de fridlysta arter som förekommer i området – permanent eller tillfälligt – inte riskerar att dödas, få sina livsmiljöer/fortplantningsmiljöer förstörda eller störas på ett sätt som står i strid med 4, 6 och 7 §§ artskyddsförordningen. Artskyddsdispens krävs därför inte för de planerade åtgärderna.

Däremot finner länsstyrelsen det motiverat, beaktat av områdets relativa känslighet, att förelägga om försiktighetsmått med stöd av 12 kap 6 § och 26 kap 9 § miljöbalken. Dessa punkter kompletteras till planbeskrivningen och kommer att ingå i exploateringsavtalet.

HUR MILJÖASPEKTERNA HAR PÅVERKAT PLANFÖRSLAGET

Arbetet med miljökonsekvensbeskrivningen, inklusive samrådet, har påverkat utformningen av detaljplanen på följande sätt:

- Ett skyddsavstånd på minst 50 meter till Kalkbrottet har upprättats och fått bestämmelsen *Natur*.
- Byggnader längs den nya nordsydliga huvudgatan har placerats som bullerskydd mot Kalkbrottet.
- En bestämmelse för att minimera ljusstörning i kalkbrottet finns i planen.

SKÄL TILL VAL AV ALTERNATIV

Den nya nordsydliga huvudgatan har i tidigare alternativ legat längre västerut, dvs närmare Kalkbrottet. Förslaget bestod av punkthus på västra sidan. I alternativet som valdes ligger vägen längre från Kalkbrottet och har bullerskyddande bebyggelse istället för punkthus där trafikbuller nådde Kalkbrottet.

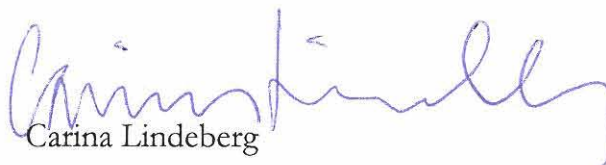
UPPFÖLJNING OCH SÄKERSTÄLLANDE

Skyddsåtgärder för byggskedet ska regleras i exploateringsavtal och följas upp i bygglov. Behov och omfattning av skyddsåtgärder åvilar exploitören att utreda vidare innan planen antas dock ska följande punkter gälla:

- Inom en minst femtio meter bred skyddszon, räknat från kanten av kalkbrottet, får inga byggnader eller andra anläggningar som höjer sig ovan markplan uppföras och inga arbeten utföras under perioden 1 mars- 31 juli årligen.
- Innan det egentliga anläggningsarbetet påbörjas ska en minst tre meter hög, bullerskärm uppföras i gränsen mellan byggområde och ovan nämnda skyddszon. Skärmen får inte vara genomskinlig eller högreflekterande och ska som minst finnas kvar under den tid anläggningsarbete pågår inom zonen 50-100 meter från brottkanten.
- Hanteringen av dagvatten ska utformas så att det, varken under anläggningsskede eller senare, kommer att rinna ut över brottkanten. I övrigt ska dagvattnets omhändertagande ske enligt riktlinjerna i ”PM - Utredning för VA och höjdsättning”.

Ansvaret för de åtgärder som ska vidtas för att följa upp den betydande miljöpåverkan som planen förväntas medföra har fördelats mellan Malmö kommun och exploitören av området. Ansvarsfördelningen framgår av beskrivningen av genomförandefrågor i planbeskrivningen.


Josephine Nellerup


Carina Lindeberg

SÄNDLISTA

PROTOKOLLSUTDRAG, UTLÅTANDE OCH ÖVERKLAGANDEANVISNING

Holmastycket 3	Hyllie Park AB Elinelundsvägen 55 216 23 Malmö	
Mandelnöten 12	Elisabeth Nilsson Stiftsgatan 16 216 22 Limhamn	
Mandelnöten 14	Gert Jönsson Stiftsgatan 14 216 22 Limhamn	
Mandelnöten 15	Heinz Mewes Stiftsgatan 10 216 22 Limhamn	
Mandelnöten 17	Gun Ekbladh Stiftsgatan 6 216 22 Limhamn	Thege Ekbladh Stiftsgatan 6 216 22 Limhamn
Mandelnöten 19	Ingrid Carlsson Bispgatan 114 216 22 Limhamn	Rune Carlsson Bispgatan 114 216 22 Limhamn
Muskotnöten 16	Anna-Britta Andersson Konventsgatan 10 216 22 Limhamn	
Muskotnöten 18	Thomas Lindgren Konventsgatan 6 216 22 Limhamn	
Palmnöten 3	Pontus Filippini Bispgatan 81 216 22 Limhamn	
Palmnöten 9	Ewa-Marie Merseburg Bispgatan 93 216 22 Limhamn	
Palmnöten 14	Eva & Tommy Rosvall Bispgatan 103 216 22 Limhamn	Tommy Rosvall Bispgatan 103 216 22 Limhamn
Palmnöten 15	Jörgen Nivhede Bispgatan 105 216 22 Limhamn	

Palmnöten 19	Birgitta Rasmussen Bispgatan 113 216 22 Limhamn	Arne Andersson Bispgatan 113 216 22 Limhamn
Paranöten 2	Inga-Britt Johnsson Stiftsgatan 3 216 22 Limhamn	
Paranöten 3	Leif Schröder Stiftsgatan 5 216 22 Limhamn	
Paranöten 9	Karin Claesson Annetorpsvägen 57 216 23 Malmö	Roland Claesson Annetorpsvägen 57 216 23 Malmö
Paranöten 10	Margaretha Müngersdorff Annetorpsvägen 55 216 23 Malmö	Rolf Müngersdorff Annetorpsvägen 55 216 23 Malmö
Paranöten 11	Rolf Jönsson Annetorpsvägen 53 216 23 Malmö	
Paranöten 12	Åsa Sandberg Nilsson Annetorpsvägen 51 216 23 Malmö	Anders Sandberg Nilsson Annetorpsvägen 51 216 23 Malmö
Silvermossen 38	Bengt Witt Diakongatan 1 216 23 Malmö	
Silvermossen 39	Bertil Larsson Diakongatan 5 216 23 Malmö	
Silvermossen 40	Bengt Jepsson Diakongatan 9 216 23 Malmö	
Silvermossen 54	Ove Hylén Diakongatan 10 216 23 Malmö	
Silvermossen 56	Carl-Gustaf Stenfeldt Diakongatan 2 216 23 Malmö	
Silvermossen 57	Jan Bengtsson Diakongatan 4 216 23 Malmö	

Silvermossen 58 Bertil Nilsson
Diakongatan 8
216 23 Malmö

Tomträttsinnehavare till fastighet

Mandelnöten 16 Martin Lannerud
Stiftsgatan 8
216 22 Limhamn

Muskotnöten 14 Sara Sicheritz Thomas Sicheritz
Konventsgatan 14 Konventsgatan 14
216 22 Limhamn 216 22 Limhamn

Palmnöten 6 Gudrun Ahlbäck
Bispgatan 87
216 22 Limhamn

Palmnöten 7 Leif Roland Wingren
Bispgatan 89
216 22 Limhamn

Palmnöten 8 Curt Erik Olsson
Bispgatan 91
216 22 Limhamn

Palmnöten 10 Kristina Lilja Jan-Erik Lilja
Bispgatan 95 Bispgatan 95
216 22 Limhamn 216 22 Limhamn

Palmnöten 17 Bente Mortensen
Bispgatan 109
216 22 Limhamn

Palmnöten 21 Lena Holmgren Martin Lundell
Bispgatan 117 Bispgatan 117
216 22 Limhamn 216 22 Limhamn

Palmnöten 22 Lars Lindström
Bispgatan 119
216 22 Limhamn

Palmnöten 23 Gunvor Andersson
Bispgatan 121
216 22 Limhamn

Palmnöten 24 Leif Eklund
Bispgatan 123
216 22 Limhamn

Palmnöten 25	Anna Voigt Bispgatan 125 216 22 Limhamn	Knut Voigt Bispgatan 125 216 22 Limhamn
Palmnöten 26	Lisa Lannerud Bispgatan 127 216 22 Limhamn	Christer Hellberg Bispgatan 127 216 22 Limhamn
Palmnöten 27	Regina Lindelöf Bispgatan 129 216 22 Limhamn	Bengt Lindelöf Bispgatan 129 216 22 Limhamn
Paranöten 5	Gun Hansson Stiftsgatan 9 216 22 Limhamn	
Paranöten 6	Erik Crona Stiftsgatan 11 216 22 Limhamn	
Paranöten 7	Helene Jonsson Bispgatan 120 216 22 Limhamn	Roland Jonsson Bispgatan 120 216 22 Limhamn
Paranöten 8	Jeanette Larsson Bispgatan 118 216 22 Limhamn	Haydn Jones Bispgatan 118 216 22 Limhamn
Silvermossen 36	Inga-Britt Johnsson Diakongatan 7 216 23 Malmö	

Reservation

Stadsbyggnadsnämnden

Stadsbyggnadsnämnden 2012-09-20

Ärende: Granskningshandling av detaljplan för fastigheten Limhamn 155:504 m fl., Elinelunds gård.

Det är ett omfattande underlag som stadsbyggnadskontoret nu underställt nämndens prövning. Det är väldigt förvånande att (S)+(V)+(MP) yrkade på tillägg och ändringar och rent allmänt uttrycker misstro mot förslaget. Vi uppfattar att förslaget är tillfylles och mycket genomarbetat.

Vi yrkade därför avslag på tilläggsförslagen och bifall till stadsbyggnadskontorets förslag

Då vi inte fick gehör för vårt yrkande avger vi reservation.

Stefan Lindhe (M)

Lars Hedåker (M)

Håkan Linné (FP)

Med instämmande av:

Marianne Norman (M)

Karin Olsson (M)



Sverigedemokraterna

Stadsbyggnadsnämnden i Malmö, 2012-09-20.

Ärende: C6, Dp 4959. Limhamn 155:504 m fl, Elinelunds gård.

RESERVATION.

Till det av kontoret presenterade förslaget till beslut yrkade Miljöpartiet på ett tillägg i texten som komplement till det ursprungliga förslaget. Sverigedemokraterna yrkade avslag på detta tillägg och stödjer således det föreliggande förslaget till beslut.

Då vårt yrkande på avslag ej vann gehör, reserverar vi oss mot beslutet att till dokumentet införa Miljöpartiets kompletterande förslag.

Malmö 2012-09-20.

Tonni Andersson.
Sverigedemokraterna.



PLANBESKRIVNING

Detaljplan för fastighet Limhamn 155:504 m fl, Elinelunds gård, i Limhamn i Malmö

PLANFÖRFARANDE

Detaljplanen handläggs enligt PBL 2010:900 och har bedömts vara av den karaktären att den ska hanteras med normalt planförfarande enligt 5 kap 27§ och antas av Kommunfullmäktige.

HANDLINGAR

Planhandlingarna omfattar planprogram, plankarta med bestämmelser, illustrationsplan, fastighetsförteckning, miljökonsekvensbeskrivning (MKB), samrådsredogörelse och denna planbeskrivning. I ärendet har även upprättats en samrådsredogörelse över planprogrammet. Fastighetsförteckning, MKB och planprogram med samrådsredogörelse finns tillgängliga på stadsbyggnadskontoret.

I arbetet har även följande utredningar tagits fram: bullerberäkningar, PM landskapsbild och hushållning med naturresurser, trädinventering av Blåseberga gård, byggteknisk status av Blåseberga gård, arkeologisk undersökning, geoteknisk undersökning, miljöteknisk markundersökning, geohydrologi, utredning för VA och höjdsättning, utredning av påverkan på skyddade naturtyper och arter inom Natura 2000-området, parkeringsutredning, luftkvalitetsutredning och en undersökning angående passage över/under Annetorpsvägen.

PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med planen är att göra det möjligt att, i linje med gällande översiktsplan, bygga ut området öster om Kalkbrottet med bostäder, skolor och service, samt att bygga en förbindelseväg mellan Annetorpsvägen och Gottorpsvägen och i förlängningen Yttre Ringvägen. Längs kalkbrottskanten avsätts ett 50 m brett naturområde för rekreation.

Övergripande mål för planförslaget är:

- Malmö ska växa hållbart och erbjuda bostäder i en unik miljö.
- Skapa förutsättningar för en tät och blandad bostadsbebyggelse med service och mötesplatser.
- Ge plats till rekreationsområden kring Kalkbrottet som ger allmänheten tillgång till kalkbrottskanten.
- Ta hänsyn till befintlig naturmiljö.
- Ge plats för ny huvudgata som förbinder Annetorpsvägen med Yttre Ringvägen.

Planförslaget är en avvägning mellan dessa olika mål. Vägen blir en störning för området, men har bedömts nödvändig för den övergripande trafikplaneringen i staden. Den täta bebyggelsen speglar en strävan efter ett högt utnyttjande av den mark som tas i anspråk. Tillgängligheten till Kalkbrottet ökar då hela kanten blir ett rekreationsområde i motsats till dagens åkermark.

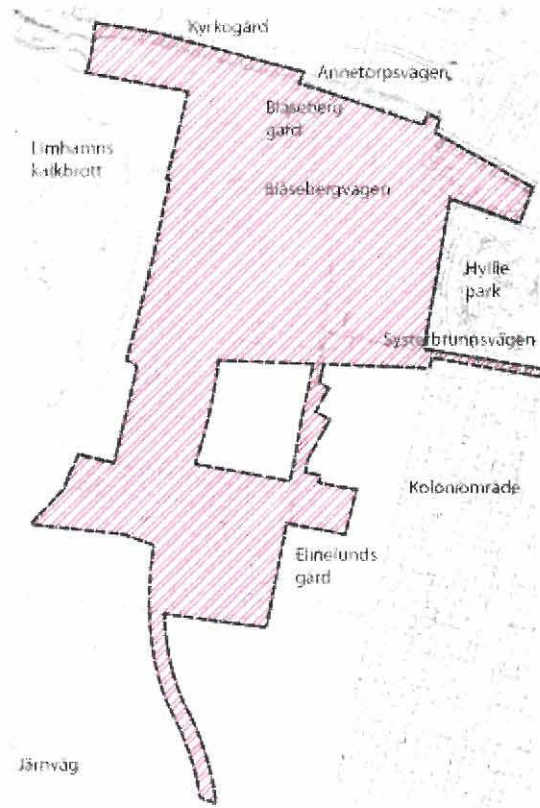
Bärande i förslaget är områdets struktur som en sammanhängande stadsdel med tydliga offentliga rum och stråk. Strävan har varit att skapa en hög grad av orienterbarhet i området samtidigt som området skall upplevas som varierat i skala och rumslighet.

Planen ger möjlighet att bygga cirka 1 200 bostäder. Omkring 10 % av dessa bostäder avses bli enbostadshus och de övriga avses bli lägenheter i flerbostadshus. Flerbostadshusen planeras bli en blandning av hyresrätter och bostadsrätter. Denna detaljplanen rymmer första etappen av troligen tre etapper inom planprogramsområdet.

PLANDATA

Planområdet ligger i Limhamn, öster om Kalkbrottet och söder om Annetorpsvägen. Områdets area är ca 32 ha och består av en yta som är omkring 400 x 400 meter i den norra delen. Utöver dessa mått ingår en skol- och en förskoletomt och ett naturområde i söder samt vägen söderut som kopplas till en befintlig bro över järnvägen.

Planområdet består till största delen av en stor fastighet, Limhamn 155:504, samt del av Limhamn 155:505. Dessa ägs av Elinegård Utvecklings AB respektive NCC Construction Sverige AB. Därutöver ingår, i söder, del av Fastigheten Limhamn 155:355 som ägs av Heidelberg Cement Sweden AB men som genom avtal till viss del ägs av Malmö Stad, samt i den nordöstra delen av planen fastigheten Limhamn 156:48 som ägs av Malmö stad. I nordvästra hörnet av planen ingår fastighet Limhamn 155:503 som ägs av Victoria park fastigheter AB. Även fastigheterna Limhamn 150:1, Limhamn 155:496, Limhamn 154:308 och Bunkeflostrand 3:1 ingår i planområdet. Dessa fastigheter ägs av Malmö Stad, dock utarrenderas Limhamn 154:308 till Svenska kyrkan. Systerbrunnsvägen, Limhamn S:31, är en samfällighet. Karta över fastigheterna finns på sida 43.



Planområdet

BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

Graden av miljöpåverkan som genomförandet av en detaljplan kan komma att medföra ska alltid bedömas. Vid behov ska nödvändiga utredningar samt konsekvens- och åtgärdsanalyser göras.

Planen har bedömts kunna medföra en betydande miljöpåverkan såsom avses i miljöbalken 6 kap 11 § varför en miljöbedömning krävs. I samråd med Länsstyrelsen (maj 2010) har det beslutats att det är Natura 2000 och artskyddet i Kalkbrottet samt påverkan på de rekreativa värdena i Kalkbrottet som kan få betydande miljöpåverkan. Miljöbedömningen innebär bland annat att en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) ska upprättas. I slutet av denna planbeskrivning finns MKB:n sammanfattad, under rubriken miljökonsekvenser. MKB:n i sin helhet utgör en del av planhandlingarna och finns att tillgå på stadsbyggnadskontoret och på www.malmo.se.

TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

RIKSINTRESSEN

Planområdet ligger inom riksintresse för kustzon. Riksintresset syftar till att värna allmänhetens tillgång till strandområden. Ny bebyggelse inom kustzonen ska prövas restriktivt så att allmänhetens tillgång till strandområden inte påverkas negativt. Planen bedöms inte påverka riksintresset.

Utanför planområdet finns Yttre Ringvägen samt Kontinentalbanan och Citybanan som är av riksintressen för väg respektive järnväg. Ny bebyggelse och verksamhet får inte lokaliseras i anslutning till viktiga transportleder så att riksintressets funktion äventyras. Dessa bedöms inte påverkas av detaljplanen.

Planområdet ligger i direkt anslutning till den del av Limhamns kalkbrott som är utpekad som Natura 2000-område. Dessa områden utpekades enligt EU:s habitat- och fågeldirektiv och syftar till att skydda livsmiljöer för hotade växter och djur, i detta fall framför allt växten kalkkrassing. Länsstyrelsen har en pågående utredning om att göra hela Kalkbrottet till ett Natura 2000-område.

ÖVERSIKTSPLAN

I gällande översiktsplan för Malmö 2005, aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan, antagen av kommunfullmäktige i februari 2006, anges området öster om Kalkbrottet som utredningsområde.

I förslag till ny översiktsplan för Malmö (utställningshandling var på remiss tom 8 maj 2013) anges området som framtida utbyggnadsområde för bostäder.

PLANPROGRAM

Planområdet är en del av det område som behandlades i *Planprogram för Elinelunds gård, Pp 6021*. Planprogrammet omfattade även området söder om nu aktuell plan samt området söder om Kalkbrottet.

Planprogrammet var på samråd under 2009. Planprogrammets samrådsredogörelse presenterades i SBN i december 2009. Planprogrammet och samrådsredogörelsen finns tillgängliga på www.malmo.se samt på stadsbyggnadskontoret. I planprogrammet redovisades två alternativ med olika täthet. Det politiska ställningstagandet blev tydligt för det alternativ som hade högst utnyttjande av marken, med tillägget att planarbetet kontinuerligt skall pröva högsta möjliga exploateringsgrad i området.

De största skillnaderna i det nu aktuella planförslaget gentemot planprogrammet är en ökad förtätning av området, från ett exploateringsstal på 0.5 till 0.9. Kvartersstrukturen är också ändrad med hänsyn till framför allt buller och vind, den nordsydliga gatan har flyttats längre österut samt införlivandet av en tomt för grundskola om 15 000 kvm.

GÄLLANDE DETALJPLANER OCH OMRÅDESBESTÄMMELSER

Planområdet är till största delen inte tidigare planlagt. I norra delen av planområdet överlappar den nya planen delvis två befintliga detaljplaner. I nordost kommer PL 1646 nästan helt att släckas ut av den nya planen och i norr släcks en liten del av PL 490 ut i anslutning till den nya gatan söderut.

ÖVRIGA PROGRAM OCH UTREDNINGAR

Detaljplanen har föregåtts av olika program och utredningar:

- Limhamns kalkbrottsområde, övergripande struktur och planeringsläge Dialog-pm 2007:1
- PM om riktlinjer för markanvändningen vid Limhamns kalkbrott och industriområde, april 2005
- Karaktär Malmö, 2005

GRÖNPLAN

Grönplan för Malmö (godkänd av kommunfullmäktige 2003), redovisar tillgång och brist på olika sorters grönytor i Malmös stadsdelar. Grönplanen är ett planeringsunderlag som behandlar gröna värden från en rekreativ och biologisk utgångspunkt. I grönplanen föreslås att Kalkbrottet säkerställs och utvecklas som ett större rekreativområde där biologiska värden skyddas. Dessutom föreslås utvecklingen av den gröna strukturen i stråk både genom och kring planområdet.

Enligt grönplanen är förbindelsen mellan Hammars park och Mossängen/Elinelund avgörande för att Lernackenstråket ska bli sammanhängande och för tillgängligheten till planerade grönytor. Stråket ska vara så brett som möjligt och kan med fördel fördela sig både norr och söder om Kalkbrottet. Grönstråket i form av en kil som förlängning av Systerbrunnsvägen ska prioriteras.

Hela Kalkbrottet har avsatts som kommunalt naturreservat. Naturreservatet ska skydda området så att upplevelsekviteterna i Kalkbrottet behålls. En av upplevelsekviteterna är tystnaden. Buller från befintlig och planerad trafik har studerats särskilt i den MKB och i en separat bullerberäkning som tillhör planhandlingarna.

NATURVÅRDSPROGRAM

I det gällande Naturvårdsprogrammet från 2012 har värdefulla områden klassificerats i tre steg, ”höga naturvärden”, ”mycket höga naturvärden” och ”högsta naturvärden”. Hela Kalkbrottet är klassat som område med högsta naturvärden. Naturvårdsprogrammet uppmärksammar även Limhamns kyrkogård och skogsdungen vid Elinelunds gård som mark med höga naturvärde. Skogsdungen avsätts i planen som Natur.

BOSTADSPOLITISKA MÅL

Planförslaget avser att bidra till att uppfylla de bostadspolitiska mål som är antagna av kommunfullmäktige 2009-04-29. Det uppnås genom att planera för varierade bostadstyper och bostadsområden med en hög kvalitet. Områdets eget behov av förskola och skola har beaktats i planeringen.

TIDIGARE FÖRSLAG

I planprogrammet redovisades två alternativa utbyggnadsförslag som tagits fram av Jais Nielsen-White Arkitekter (alt 1) respektive FOJAB arkitekter (Alt 2). Förslagen skiljer sig åt avseende planstruktur och täthet och förslagen kan studeras i planprogrammet. I alternativ 1 var exploateringstalet 0,3 och i alternativ 2 låg det på 0,5. Alternativ 2 utgör grund för planförslaget men har bearbetats vidare med ökad täthet enligt inriktningen i beslut från stadsbyggnadsnämnden den 3 december 2009.

FÖRUTSÄTTNINGAR

HISTORIK

Planområdet har varit jordbruksmark under lång tid. På 1800-talet fanns inom området två stora jordbruk, Elinelunds gård och Annetorps gård. Kalkbrytningen i området började på Annetorpsgårdens mark och en cementindustri utvecklades från 1860-talet. Under ett helt sekel, 1870 till 1974, har kritkalkbrytning skett industriellt i ett stort dagbrott. De båda gårdarnas boningshus har rivits och cementindustrins huvudkontor uppfördes 1977-78 på platsen för Annetorps gård, strax utanför planområdet norr om Kalkbrottet.

BEFINTLIG BEBYGGELSE

Planområdet saknar befintlig bostadsbebyggelse. Byggnaden närmast Annetorpsvägen, Blåseberga gård, har använts vid träning av polishundar. Utanför planområdet, sydost om den planerade skoltomten, ligger en stor ekonomibyggnad som är det som finns kvar av den stora bondgården Elinelunds gård. Denna byggnad används idag av Djupadals Scoutkår.

Norr om planområdet ligger småhusbebyggelse i Djupadalsområdet med kedjehus, radhus och friliggande villor. Bebyggelsen är uppförd på 1960- och 1970-talet. Öster om planområdet ligger Hyllie Park, som är glest bebyggt med låga byggnader för vårdboende, folkhögskola och förskolor. Koloniområdena Elinelund och Mossängens sommarstad, två väletablerade koloniområden från 1950-talet, med många små kolonistugor ligger sydöst om planområdet. Väster om planområdet, norr om Kalkbrottet, är ny bostadsbebyggelse uppförd och fortsatt utbyggnad pågår.

KULTURHISTORISKT VÄRDEFULL MILJÖ

I planprogrammet anges att alla befintliga byggnader ska bevaras och användas för t.ex. föreningsverksamhet eller förskola. Av befintliga byggnader är det endast hus på den norra gårdstomten, Blåseberga gård, som berörs av den nu

aktuella planläggningen. En teknisk besiktning är gjord för Blåseberga gård som visar att gården är i dåligt skick, men efter renovering och tillgänglighetsanpassning skulle huvudbyggnaden kunna användas för t.ex. förskoleverksamhet. Planförslaget medger att bebyggelsen såväl sparas som ersätts med ny bebyggelse för skoländamål. En kulturhistorisk byggnadsinventering genomfördes 2007, där följande anges: *"Kontakten med jordbrukslandskapet är värdefull. Byggnadens planform, volym, fasadmateriäl, färgsättning och skorstenen i taknocken är värdefull. Den öppna gårdsplanen framför byggnaden har ett värde. Trädgårdens struktur och uppdelning med äldre lövträd, fruktträd och buskar har ett kulturhistoriskt värde."* För det mindre uthuset anges: *"Byggnaden har ett visst kulturhistoriskt värde. Framför allt är det dess volym samt äldre snickerier som är av värde."*

Bebyggelsen har emellertid inte bedömts vara av så högt kulturhistoriskt värde att särskilda krav på bevarande bör ställas i detaljplanen. De värden som säkerställs i planförslaget är befintliga träd på Blåseberga gård samt strukturen med vegetationen på de befintliga tomterna och att den befintliga markvägen till stora delar omvandlas till ett centralt grönstråk längs Blåsebergavägen.

Trädgårdens struktur och uppdelning på Elinelunds gård, liksom dess äldre växtmaterial i form av främst buskar och träd är av stort kulturhistoriskt värde. (nr 6 på nedanstående bild)

TOPOGRAFI, LANDSKAP OCH VEGETATION

Planområdet är flackt och öppet med vidsträckt utsikt åt väster och söder. Det karakteriseras av öppen jordbruksmark med vegetation framför allt i anslutning till de äldre gårdsbildningarna.

Den öppna gårdsplanen framför byggnaden på Blåseberga gård har ett värde. Trädgårdens struktur och uppdelning med äldre lövträd, fruktträd och buskar har ett kulturhistoriskt värde. (1)

I Systerbrunnsvägens förlängning västerut (idag en upptrampad stig) finns äldre, ej hamlade pilar (3) och i korsningen med Blåsebergavägen finns yngre pilar, äpple, syren, döda almar mm (2). Söderut, längs Blåsebergavägen, finns hamlade pilar längs vägen ner mot scoutgården (4). Närmare scoutgården finns fyra gamla kastanjer (5).

Marken är delvis uppgrävd i samband med arkeologiska undersökningar.



LIMHAMNS KALKBROTT

Limhamns kalkbrott är en unik plats i Malmö. Området är ett resultat av den industriella brytningen av kalk för tillverkning av cement. Nu har naturen börjat ta över men det finns fortfarande mycket kvar som påminner om kalkbrytningen. Kalkbrottet är cirka 1 300 meter långt, 800 meter brett och 65 meter djupt. Går man runt brottet har man gjort en promenad på 4 kilometer. Brytningen av området påbörjades 1866 och pågick fram till 1994. Den sista sprängningen gjordes i slutet av 1980-talet. Den sprängteknik som användes har format brottet så det består av plåtår, så kallade pallar, med 20 meter höga och lodräta väggar.

Vatten pumpas kontinuerligt ur brottet - annars hade brottet nu varit en 55 meter djup sjö. Vattnet pumpas ut i Hammarsbäck och vidare till Öresund. I genomsnitt pumpas 70 liter per sekund ut. Under andra världskriget anlades djupa dammar som vattenreservoar. Den södra dammen innehåller stora ålar som förmodligen är över 70 år gamla – isläppta för att rena vattnet. Det finns över 1400 olika djur- och växtarter i Kalkbrottet och det trots brottets speciella livsmiljöer och att den industriella verksamheten inte upphörde förrän för arton år sedan. Flera av arterna är sällsynta eller speciella på något sätt. Mest uppmärksammas är förekomsten av den utrotningshotade grönfläckiga paddan och kalkkrassing. Sedan årsskiftet 2010-2011 är Limhamns kalkbrott ett kommunalt naturreservat. På sikt ska Kalkbrottet också bli mer tillgängligt för allmänheten.

TRAFIK

Området nås från Annetorpsvägen som idag trafikeras av ca 14 000 fordon/dygn. Via en smal grusväg, Blåsebergavägen, når man området från Annetorpsvägen i norr. Från öster kan man gående ta sig in i området via Systerbrunnsvägen, norr om koloniområdet, på en smal upptrampad stig.

Busslinjerna 33 och 1 trafikerar Annetorpsvägen. Båda linjerna går till Limhamns centrum. Linje 33 går via Hyllie, Lindängen, Rosengård till Värnhem och linje 1 går via Triangeln och Jägersro till Oxie. Båda linjerna går i högtrafik med 10 minuters mellanrum. Området som helhet kan inte idag anses välförsörjt med kollektivtrafik.

TEKNISKA FRÅGOR

EL

Inom planområdet finns befintliga ledningar i mark till de befintliga byggnaderna. En nätstation finns i anslutning till kyrkogården i norr.

VA

Vatten-, spill- och dagvattenledningar finns idag norr om och i den nordöstra delen av planområdet. I norra delen av planområdet finns även ett dagvattenmagasin. Även söder om planområdet finns vatten, spill- och dagvattenledningar.

PLANFÖRSLAGET

OMRÅDETS IDENTITET/FÖRESLAGEN BEBYGGELSESTRUKTUR

Bärande i förslaget är området struktur som en sammanhängande stadsdel med tydliga offentliga rum och stråk. Strävnan har varit att skapa en hög grad av orienterbarhet i området samtidigt som området ska upplevas som varierat i skala och rumslighet. I föreslagen bebyggelsestruktur finns vissa grundläggande värderingar som ska spegla områdets utformning. Det är viktigt att man känner sig hemma i stadsdelen. Man ska känna att man bor nära Kalkbrottet och att det är tryggt och nära.

Kontraster skapas i området när öppna vidder ställs mot småskaliga slutna stadsrum, kargt naturlandskap kontra lummiga, inre, gröna rum.

Planområdet har Djupadal, Victoria Park och Hyllie park som närmaste grannar. Området ligger på cykelavstånd till Hyllie med sitt utbud av handel och service och med tågstation för regional, nationell och internationell tågtrafik. En annan viktig kvalitet är att bo naturnära invid Kalkbrottet, lummigheten i befintliga gårdstomter, Limhamns kyrkogård och Elinelunds och Mossängens koloniområde. Hammars Park och havet finns inom gång- och cykelavstånd. Utformningen av detaljplanen bygger på ett bebyggelseförslag som är utarbetat av Tengbom och FOJAB arkitekter.



Torget vid den östvästliga lokalgatan. Bilden visar västerut. (illustration av Tengbom/FOJAB)



Illustrationsplan över planområdet (Tengbom/FOJAB).

ÖVERRENSSTÄMMEELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN

Planförslaget följer översiktsplanen.

STRUKTUR

När området är färdigutbyggt ska det utgöra en sammanhängande väv av gator, platser och stråk. Orienterbarhet uppnås genom en tydlig gatuhierarki.

Fria ytor inom området är samlade i de stråk där människor förväntas rör sig till och från förskola, arbete eller för rekreation.

Siktlinjer ut mot Kalkbrottet djupt in i området etableras på ett par ställen - huvudgatan i mitten av området och den stora parken. I mindre skala mynnar alla de öst-västliga bostadsgatorna ut mot kalkbrottskanten. Tanken är att man i hela området ska känna riktningen mot Kalkbrottet tydligt.

Den planerade nordsydliga huvudgatan går genom den västra delen av området. Längst i väster är bebyggelsen bara ett kvarter djupt. De västra kvarteren är därmed delvis skilda från övriga området av gatan, men de öst-västliga bostadsgatorna löper vidare ut mot Kalkbrottet mellan dessa kvarter för att binda samman bebyggelsens delar.

Systerbrunnsvägen ingår i detaljplanen och planläggs som lokalgata och kopplar samman området med Hyllie park och koloniområdet och i förlängningen Hyllie.

BEBYGGELSE

Planen medger en utbyggnad om drygt 1 200 bostäder. Den övervägande delen av bostäderna är lägenheter i flerbostadshus, övrig bebyggelse är enbostadshus. Därutöver ska centrumverksamhet (ej samlingslokal) finnas till 100 % av bottenvåningens fasadlängd mot torg och till minst 50 % av bottenvåningens fasadlängd mot huvudgata och lokalgata i korsningen mellan huvudgata och lokalgata i norr (B₁C₁). Tre skoltomter planeras varav en som skola och två som förskolor med vardera sex avdelningar. Planen möjliggör även LSS-boende.

Höjden på byggnaderna varierar från enbostadshusens två våningar till enstaka 6-våningshus. Övervägande delen av flerbostadshusen är 4-5 våningshus, vissa med penthouse.

Högre bebyggelsekanter längs gatorna skyddar områdets inre mot buller och blåst. Förslagets ambition är att ge en känslan av att komma från en mer sluten bebyggelsestruktur ut i det öppna.

Innanför kanterna av högre flerbostadshus byggs lågt och varierat. Husen ska placeras med sina fasader och entréer i gräns mot gata. Huvudgator och platser kantas av flerfamiljshus. Slutna kvarter och en blandning av hustyper inom respektive kvarter ger en småskalighet och en blandning av bostadskategorier i respektive utbyggnadsetapp. I nordöstra delen av detaljplanen kantar radhus i två våningar Annetorpsvägens södra sida för att samspela med villabebyggelsen norr om vägen.

En målsättning har varit att bebygga området med en relativt hög utnyttjandegrad. Om området byggs ut enligt de byggrätter som planen tillåter blir e-talet 1.2. Skolfastigheterna i söder, naturområdet längs kalkbrottet och halva östvästliga parken räknas inte in i e-talet. Om området byggs ut enligt illustrationsplanen blir e-talet 0.9, vilket är detsamma som redovisades i samrådet.



Minitorg längs en lokalgata (illustration av Tengbom/FOJAB).

GESTALTNING

Utbyggnaden av området bedöms ske under en längre tid, mellan 10–15 år. Planbestämmelser avseende utformning har anpassats efter att området skall kunna utvecklas över tiden och spegla de ideal som gäller vid respektive tid. De egenskaper som bedöms vara avgörande kvaliteter för bebyggelsen och platsen regleras dock. Exempel på detta är varierade byggnadshöjder, fasader placerade parallellt med gräns mot allmän plats och orientering av entréer mot allmän plats. Detaljplanen reglerar även att flerbostadshus ska placeras sammanhållen i hela byggrättens längd. Detta för att säkerställa karaktären av tydliga gaturum. Balkonger och burspråk som kragar ut över allmän plats medges för att möjliggöra en varierad fasad.

I vissa delar av området måste gestaltningen anpassas till beräknade bullernivåer från trafik respektive påverkan på rekreativvärde nere i Kalkbrottet. Det senare är anledningen till att färger på byggnaderna närmast Kalkbrottet regleras. De högre husen ska vara i ljusa, icke-kulörta färger (mellan färgkod 1000-2500N) medan radhusen har krav på icke-kulörta färger (mellan färgkod 1000-8000N). Fasader och balkonger ska dessutom ha ett horisontellt uttryck och inte vara reflekterande.

Den täta bebyggelsen gör att det troligen blir mest övervägande kvarter med halvt försänkta parkeringsgarage. Detta gör att det första bostadsplanet är förhöjt från gatunivån med 60 cm invid den nordsydliga huvudgatan. Krav ställs på att dessa bostadsgårdar planteras till minst 30 % av ytan.

Vid kvarteren längst i väster planeras första våningsplanet något upphöjt från gatunivån. Detta gör dels att de boende på första våningen kommer upp i nivå från trafiken och dels att det blir en liten nivåskillnad mellan bostadsgård och naturmarken närmast Kalkbrottet, vilket är en kvalitet som bidrar till att skapa en tydlig övergång mellan de privata bostadsgårdarna och det storslagna landskapsrummet. Rekreatiomsområdet får inte kännas privat.



För att ge möjlighet till en mer varierad fasad mot gårdssidan möjliggör ring- och prickmarkerad mark att kraga ut bebyggelsen på 4 våningshus och högre till en mindre del med utskjutande byggnadsdelar kopplat till byggnadens huvudvolym. Den totala byggnadsarean, exklusive förgårdsmark, får dock inte överstiga i kartan angiven byggrätt. Utbyggnad får maximalt vara 2 meter djup och maximalt förekomma på 30 % av den sammanbyggda fasadlängden mot gård, undantaget gavlar mot Kalkbrottet. En god disposition av gården för friyta för lek och utevistelse ska prioriteras.

Principillustration av ett av de västra kvarteren (illustration av Tengbom/FOJAB).

Ett gestaltungsprogram för planområdet där karaktären för de olika platserna i området har tagits fram.

ANVÄNDNING

Planområdet ska kunna inrymma en mängd olika boendeformer. Byggrätter och kvarter har utformats för att ge möjlighet till variation under planens utbyggnadstid. I bottenvåningar på flerbostadshus respektive i enbostadshusen medges icke störande verksamheter generellt inom området. Detta för att enklare verksamheter och service bidrar till en levande stadsdel. Lokaler ska utföras tillgängliga från allmän plats.

En grundskola planläggs i detaljplanens södra del med en tomt på ca 15 000 m². Skolan ska vara till för hela utbyggnadsområdet öster och söder om Kalkbrottet. Skolan gränsar till den uppvuxna skogsdungen invid scoutgården.

Mark för två förskolor har avsatts invid parkstråket i nordsydlig riktning och dess gång- och cykelväg. Förskolan i den norra delen är delvis placerad på den befintliga Blåseberga gård med sina uppvuxna träd och buskar. Den andra förskolan ligger precis norr om Elinelunds gård och öster om den planerade skolan med närhet till den befintliga skogsdungen.

I korsningen mellan den nya huvudgatan och lokalgatan in till området planeras ett torg med byggrätt för bland annat handel och centrumfunktioner. Centrumfunktionen placeras vid denna korsning där många av de boende passerar till och från sin bostad. Här finns en södervänd torgyta för att enklare evenemang eller torghandel ska kunna genomföras. Ingen särskild begränsning

för handelsytan är angiven eftersom kvarterets mått medger mindre än 2000 m² handelsyta. Ett fåtal platser för korttidsparkering till butik är möjlig längs den östvästliga lokalgatan. Större yta för parkering och kundvagnar lokaliseras norr om butiksläget och ytan kan samutnyttjas med parkering till förskolan och bostädet.



Liten plats inne i bostadskvarteren (illustration av Tengbom/FOJAB).

STADSRUM

En viktig princip i förslaget är att alla ska bo vid en mötesplats. Inom området finns en variation i funktion och skala på de olika rummen.

- Torget vid huvudgatan
- Kvarterstorgen, sydväst-vända platser kantade av 3-4-våningshus skapar variation och en mötesplats i kvarteren.
- Entréplatser vid bostadsgator, bostadsgatorna vidgar sig till små rum som med fördel kan innehålla viss vegetation eller synlig dagvattenhantering.
- ”Gröna” planterade torg i möten mellan park/natur och bebyggelse.
- Skoltorget i söder.

Hierarkin mellan olika typer av gator i området blir tydlig genom utformningen av gatusektioner, olika gatubredder, planteringar, utformning av trottoarer mm.



Kvartersgata (illustration av Tengbom/FOJAB)

LANDSKAP OCH VEGETATION

Det finns inte mycket befintlig, större vegetation inom området idag. Dagens träd och buskar finns i huvudsak vid de båda gårdstomterna. Längs det inre g/c-stråket finns några pilträd och mellan den planerade skolan och förskolan i söder finns fyra hästkastanjer. De flesta av de mest värdefulla träden ges skydd i planen genom ett förbud att fälla. Marklov krävs för trädfällning. Om enstaka träd undantagsvis måste fällas på grund av skada eller sjukdom ska de ersättas med ett eller flera träd av motsvarande art med minst samma sammanlagda stamomfång. Byggnad får ej uppföras närmare kryssmarkerat träd än 8 meter.

PARKMARK

Området rymmer en gradient av olika sorters gröna ytor: allt från intima, bostadsnära gröna rum till äldre parkliknande tomter till dramatiska och storskaliga platser invid Kalkbrottet. Utöver dessa finns planterade torg och bostadsgårdar.

Östvästliga parken

Stadsdelsparken är ett öppet och långsmalt parkrum med fri sikt ut mot bropylonerna och Kalkbrottet i väster. Parken är maximalt öppen för västersolen, men även utsatt för vind. Här etableras en del målpunkter i form av lek- och uppehållsytor. Parken är tänkt att vara naturligt utformad med fritt placerade träd med höga kronor som inte hindrar sikten och olika gräsplanteringar.

Målpunkterna i parken bör vara enkla arrangemang som kan användas på flera sätt, t.ex. fritt placerade i parken anläggs klätter-, sitt- och liggytor av ofärgat trä som dessutom kan användas som enkel scen eller öppna ytor som kan användas för spontana bollekar såväl som picknick.

Parken är ca 350 meter lång och kilformad med en mittbredd på ungefär 45 meter. Parken korsas på några ställen av g/c-väg mellan denna utbyggnads-etapp och nästa. Dessutom begränsas parken i väster av den nordsydliga gatan vilket utgör en konflikt mellan rekreativa värden och buller/trafiksäkerhet. Utformningen bör ske med omsorg och så långt möjligt förses med bullerdämpande åtgärder och en trafiksäker korsning för gående och cyklister.

Parken kantas i norra delen av flerbostadshus som en tydlig gräns mellan park och bostäder. Biltrafiken längs parken är inte genomgående utan bryts av det nordsydliga parkstråket. Detta för att minimera genomfartstrafik. I parkkilens norra kant går en gång- och cykelväg som i öster ansluter till Systerbrunnsvägen och vidare mot Hyllie. Mot väster ansluter den till gång- och cykelväg längs huvudgatan.

Pärlbandet

Ett pärlband av mindre parkrum utgör ett centralt grönstråk i nordsydlig riktning. Stråket binder samman skolan med förskola och närlekplatser. Parkrummen är skyddade gröna platser med en intim skala. Platserna är tänkta att utformas som lummiga men vårdade i kontrast till den stora parkkilen som är mer öppen och lite vildare. Vegetation på höjden kan etableras direkt i form av träd och eventuellt även klätterväxter som bildar väggar och tak. Ett antal

bostadsentréer är lokaliserade ut mot parkstråket för att ge förutsättningar för trygghet. Stråket följer en äldre grusväg som går mellan Blåseberga gård och Elinelunds gård. På vissa ställen kan befintliga pilar och kastanjer sparas och ingå i stråkets planteringar. Parkrummets geometri blir triangulär i mötet mellan den befintliga grusvägens sträckning och den nya kvartersstrukturen. Strävan har varit att ge rummen en geometri så att goda solvärden uppnås.



Det norrsydliga parkstråket genom planområdet (illustration av Tengbom/FOJAB).

Korsningen med den östvästliga huvudgatan är utformad så att det tydligt syns att ett viktigt grönt stråk löper förbi. Bebyggelsen, markutformningen och placeringen av träd i gaturummet markerar detta. Eftersom det också är ett viktigt gång- och cykelstråk bör korsningen med lokalgatan utformas trafiksäkert.



Parkstråket kantas av bostadsentréer (illustration av Tengbom/FOJAB).



Principsektioner genom det nordsydliga parkstråket (illustration av Tengbom/FOJAB).

NATURMARK

Stråket längs Kalkbrottet

Längs hela kalkbrottskanten avsätts ett rekreationsstråk som är minst 50 meter brett. Utformningen är tänkt att vara vild men ”humaniserad” med punktvis trädplantering för paus och lä. Från stråket kan man också ta sig ned på de djupa, befintliga avsatserna och få utsikt över Kalkbrottet.

Elinelunds gårds trädgård

Elinelunds gårds gamla trädgård är idag en grön lunga med stora träd och ett spännande igenväxande inre. Bostadshuset finns inte längre kvar. Den befintliga vegetationen bör värnas och utvecklas. Tomten ligger i direkt anslutning till skolgården och den södra förskolan vilket är en stor tillgång till de båda verksamheterna och till området i stort. Rekreation, naturstudier, naturlekplats och fågelskådning är exempel på aktiviteter som skulle kunna finnas på skogstomten.

KVARTERSMARK

Friyta i kvarteren kommer i vissa lägen troligen att utgöras av upphöjda gårdar med underliggande parkering. I planen ställs krav på att dessa planteras till minst 30 %. Bostadsgårdarna får ha en högsta höjd av 1.2 meter över gatumark. I övrigt består bostadskvarteren av privata trädgårdar som tillhör radhusen.

DAGVATTENHANTERING

Planområdet är relativt flackt och det finns möjlighet att leda dagvattnet både åt norr och söder. Största delen av dagvattnet från området kommer att ledas norrut då spillvattnet måste ledas åt det hållet på grund de befintliga höjderna i området. Med tanke på planerad etapputbyggnad skulle det också vara svårt att

leda vatten söderut eftersom det krävs att huvudgatan i nordsydlig riktning byggs först.

Norr om planområdet är belastningen på dagvattennätet hög. Krav ställs i planen på att 50 % av dagvatten från hårdgjorda ytor ska ledas över genomsläppliga ytor där vattnet ges möjlighet att fördröjas och infiltreras innan det leds vidare till det kommunala systemet. Dagvattnet som leds norrut kommer att fördröjas i den befintliga dagvattendammen, i planområdets nordöstra kant, innan det går vidare. Magasinet behöver anpassas med anledning av planerad g/c-tunnel. Utformning av magasinet ska ske i samråd med VA Syd. Befintlig fördröjningsvolym och funktion ska bibehållas och ledningar till och från magasin kommer troligen behöva flyttas.

Dagvattnet som leds söderut kommer, förutom kravet att 50 % av dagvatten från hårdgjorda ytor ska ledas över genomsläppliga ytor, fördröjas i den östvästliga parken som är planerad i planområdets södra del. Dagvattenledning kommer att läggas i den nya nordsydliga gatan från anslutningspunkt vid järnvägen i höjd med Blåsebergavägen och upp till östvästliga parken.

I utredningen av geohydrologin visas områden med intermoräna sediment. Tanken är att leda dagvatten till dessa zoner och där ge det möjlighet att infiltrera för att inte störa den geohydrologiska balansen. En planbestämmelse för att minska hårdgjord yta finns ”markparkering ska utformas med genomsläpplig markbeläggning för att möjliggöra infiltration, samt förses med plantering”.

HÖJDSÄTTNING

Detaljplanen innehåller bestämmelser om markens höjd. Dessa redovisas som plushöjder på plankartan. Höjderna kommer från utredningen för VA och höjdsättning av Tyréns (2012-06-27).

LEKYTOR

Lekytor finns på flera ställen längs Blåseberga stråket, i kilparken och i skogsdungen i söder.

TRAFIK

OLIKA TYPER AV GATOR I OMRÅDET

Gatunätet är utformat så att det ska vara lätt att orientera sig i stadsdelen. Längs de allmänna gatorna finns en zon om 0,5-1 meter som är kvartersmark, s.k. förgårdsmark. Denna ska vara utformad som anslutande allmän plats och upplevas som en del av gaturummet.

Huvudgata

Syftet med den nya nordsydliga huvudgatan är att avlasta övriga gatunätet, inte minst Annetorpsvägen och Bispgatan norr om planområdet. Placeringen av gatan har styrts av flera olika faktorer. De huvudsakliga faktorerna som styr placeringen är att det inte ska ligga en korsning vid Bispgatan utan att trafiken ska styras västerut till Sunnanvägen som har en större möjlighet att ta hand om

trafiken till centrum. Detta har lett till att korsningen skulle vara väster om Bispgatan och detta i sin tur resulterade i att korsningen fick läggas väster om Blåseberga gård då det är viktigt att bevara vegetationen på denna fastighet.

Det beräknas gå mycket genomfartstrafik på denna huvudgata. Totalt beräknas ca 12 000-14 000 fordon per dygn varav ca 4000 fordon/dygn beräknas genereras av det aktuella planområdet. Gatans sektion blir 26 meter bred inklusive förgårdsmark. Gatans utformning i den del som ligger invid bebyggelse ska vara sådan att hastigheter hålls nere. Bebyggelse, entréer som vetter mot gatan, långsgående parkeringar och stora träd på ömse sidor om gatan bidrar till intrycket av gata i staden.

Lokalgata

Den öst-västliga lokalgatan är huvudgatan som leder in i området. Här finns lägen för handel samt tillfart till förskola samlad i en punkt i det första kvarteret för att minimera tillfartstrafik vidare in i området. Bebyggelsen ligger lite vinklad mot gatan och motivet är att bilda södervända stadsrum längs gatan, att bryta ned vind samt att ge utblickar mot väster för de boende.



Principsektion för lokalgata i öst-västlig riktning (illustration av Tengbom/FOJAB).

För att koppla planområdet österut planläggs Systerbrunnsvägen som en lokalgata med separerad gång- och cykelväg på den södra sidan.



Sektion över Systerbrunnsvägen (illustration av Tengbom/FOJAB).

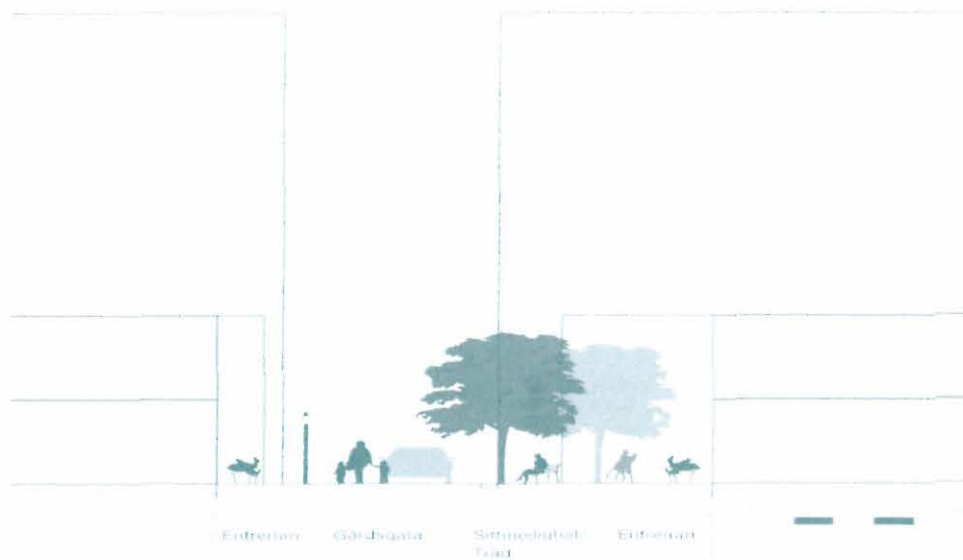
Nästa nivå i gatuhierarkin är de nordsydliga lokalgatorna som är tillfartsgator till området. På entréer vetter mot dessa gator, man passerar ett kvarterstorg och gatan byter riktning. Detta, tillsammans med tanken att bostadsgatornas beläggning ska sträcka sig över tillfartsgatorna, är tänkt att hålla hastigheten nere. Gatorna får en enkelsidig trädplantering och långsgående parkering. Detta används som ett sätt att ge karaktären av stadsgata.



Principsektion för tillfartsgata i nord-sydlig riktning (illustration av Tengbom/FOJAB).

Gata på kvartersmark

De minsta gatorna i området är östvästliga ”entrégator” till bostäderna. Entréer vetter mot gatan och platsen utformas som ett litet, gemensamt entrérum snarare än en gata.

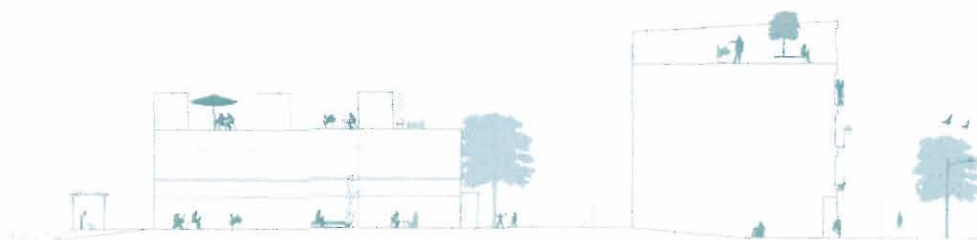


Principsektion för entrégata (illustration av Tengbom/FOJAB).

Gågata

Mellan kvarteren väster om nordsydliga huvudgatan finns mindre gågator som passerar mellan huvudgatan och rekreationsområdet längs Kalkbrottet. Dessa planläggs som allmän plats då de är en viktig koppling ut till Kalkbrottet.

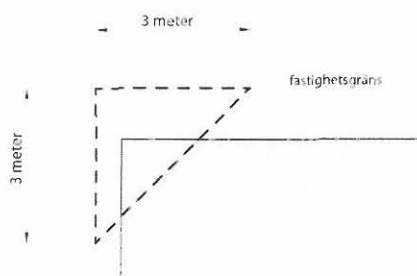
Då kvarteren har en hög exploateringsgrad och parkering under mark behöver kvarteren ha sammanhängande parkeringsgarage under husen för att det ska bli tillräckligt med parkeringsplatser till bostadshusen. Detta medför att gågatorna kan bli förhöjda dock får nivåskillnaden inte överstiga 60 cm mot huvudgata.



Sektion över gågata mellan Kalkbrottet och huvudgatan (illustration av Tengbom/FOJAB).

Hörnavskärningar

Med hänsyn till trafiksäkerheten måste hushörnen i korsningarna utformas så att sikten säkras. Planen ställer krav på att hörnen utformas så att god sikt uppnås. Utformning kan genomföras på olika sätt vilket ska redovisas vid bygglov.



Exempel på siktbehov och hörnavskärningar (illustration av Tengbom/FOJAB).

BILPARKERING

Malmö stads Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö ska följas. På grund av områdets täta bebyggelse löses parkering i flerbostadshusen framför allt under mark. Parkeringsbehovet ska lösas på kvartersmark.

Malmö Stads gällande p-norm för bil ger 1,0 p-platser/lägenhet, 1,4 p-platser/radhus med gemensam parkering exklusive besöksparkering och 2,0 p-platser/radhus med egen parkering inom planområdet. Den högre p-normen är satt med utgångspunkt från att området ligger perifert i Malmö utan direkt närhet till service och fullgod kollektivtrafik.

En parkeringsutredning är gjord för planområdet. P-normen kan uppnås inom kvartersmark i större delen av planförslaget. I vissa lägen blir det lämpligast med gemensamma parkeringslösningar som delas av flera fastigheter. För kvarter R och Å, i sydvästra delen av området, behöver bilpooler införas för att uppnå satt p-norm. Införande av bilpool kan sänka p-normen för flerbostadshusen med 0,25 p-plats/lägenhet. Det måste dock även finnas utrymme för bilpoolsbilarna, vilket innebär att för var 8-15 bil som minskas på grund av införandet av bilpool ska det finnas utrymme för 1 bilpoolsbil. Slutlig redovisning av parkeringslösning redovisas i samband med bygglovsansökan.

Parkering för handel (kv. C) löses inom kvartersmark och för att uppnå god standard på antalet platser för såväl handeln som bostäderna medges garage under hela kvarteret samt även i 1 plan på gårdssidan. Här finns goda möjligheter till samnyttjande av parkeringsplatser för den intilliggande förskolan och även för närliggande bostäder. Enligt parkeringsutredningen kommer bostäderna i kvarter A-C, E, L, N och O att samutnyttja parkeringsanläggningen med handeln och förskola. Samnyttjandet mellan de olika kategorierna beräknas enligt tabell för samnyttjande i Parkeringspolicyn.



Parkeringslösning för i respektive kvarter inom planområdet (illustration av Tengbom/FOJAB).

För förskolorna anger *Malmö stads Parkeringspolicy och Parkeringsnorm för bil, mc och cykel i Malmö* ett behov av 0,2 bilplatser per anställd beräknat på 3,5 anställda per avdelning, vilket ger ett parkeringsbehov på 4 parkeringsplatser för de anställda för en förskola med sex avdelningar. Det krävs även 1,5 angöringsplatser per avdelning för angöring vilket innebär möjlighet för 9 bilar att angöra för sex avdelningar.

För skolor är de anställdas parkeringsbehov 0,2 bilplatser/anställd. 600 elever ger mellan 75-90 anställda vilket innebär ett behov på 15-18 bilplatser. Jämfört med en förskola så går och cyklar ett större antal elever själv eller i sällskap med vuxen till och från skolan och det är främst i de lägre klasserna som det finns behov av angöring. Med 1,5 angöringsplatser/klass för årskurs F-3 (ca 8 klasser) ger ett angöringsbehov för skolan på ca 12 parkeringsplatser.

CYKELPARKERING

Gällande p-norm för cykel för flerbostadshus är 2,5 cykelplatser per lägenhet, varav minst en cykelplats ska vara lättillgänglig. Liksom för bil ska cykelparkering lösas på kvartersmark, förmodligen i kombination av parkering på bostadsgårdarna och i cykelförråd inomhus. För att det ska vara smidigt att ta in cykeln på gården behöver det finnas ramper upp på de upphöjda bostadsgårdarna i kvarterets kanter.

För förskolorna gäller 0,4 cykelplats per anställd. Med 3,5 anställda per avdelning innebär det ett behov av totalt 21 cykelplatser för en förskola med 6 avdelningar inkl. 2 cykelplatser per avdelning för besök.

Normalt behöver en särskild utredning göras för att bedöma cykelplatsbehovet för lärare och elever på en skola. Dock finns värden som kan användas som utgångspunkt för diskussion kring cykelplatsbehovet. För grundskola motsvarar detta värde 30-70 cykelplatser/100 elever och då ingår personalens behov av cykelplatser. Med cirka 600 elever på skolan så blir behovet av cykelplatser 180-420. Med hänsyn till skolans läge och ambitionen att skapa en hållbar stadsdel är det av stor vikt att det finns en god tillgång till cykelparkeringsplatser som är väl lokaliserade nära skolans entréer.

GÅNG- OCH CYKELSTRÅK

Förslaget följer cykelplanen för Malmö stad samt strukturen som anges i planprogrammet. Gång- och cykelvägar planeras på båda sidor av den nord-sydliga huvudgatan, på norra sidan av lokalgatan i östvästlig riktning samt i parkstråket i nordsydlig riktning. Det planeras även gång- och cykelväg på båda sidor av Annetorpsvägen. Kopplingar österut, mot Hyllie station, planeras norr om Hyllie park, längs Annetorpsvägen och på Systerbrunnsvägen. Till Hyllie station är det knappt 2 km cykelvägen. I framtiden planeras det även för en koppling söderut mot Bunkeflostrand, över järnvägen till befintlig gång- och cykelväg längs Gottorpsvägen.



Anslutningar till cykelnätet, lila linjer är kompletteringar, enligt Malmö Stads cykelplan. Hela lila linjer är nya cykelvägar inom planområdet och streckade lila linjer är utanför planområdet. Röda linjer är befintligt.

Hur gång- och cykeltrafiken inom planområdet ska kopplas till g/c-vägen norr om Annetorpsvägen har studerats i fyra olika alternativ.

1. g/c-tunnel, planskild korsning under Annetorpsleden
2. planskild korsning med bro över Annetorpsvägen
3. nedsänkning av Annetorpsvägen för planskild korsning i marknivå för g/c- trafik
4. korsning i plan

De fyra olika alternativen har studerats ur olika perspektiv; jämställdhet/ trygghet, kostnad och viljan att ta sig över (framkomlighet och tillgänglighet för g/c-trafikanter). När man tittar på korsningen ur jämställdhetsperspektiv så är tryggheten den stora aspekten varför dessa två studeras tillsammans.

De olika alternativen har olika för och nackdelar och en bedömning har gjorts utifrån de olika perspektiven.

1. *g/c-tunnel, planskild korsning under Annetorpsvägen*

En tunnel kan upplevas som otrygg men är en trygg och trafiksäker lösning, framför allt för barn. Det är lätt att passera vägen utan någon konflikt mellan biltrafik och gång- och cykeltrafik. Nivåskillnader medför dock sämre framkomlighet för gång- och cykeltrafik. Det finns ledningar som går längs Annetorpsvägen men dessa bedöms kunna ligga kvar. Däremot finns det andra ledningar som korsar tunnelns eventuella sträckning som kan behöva flyttas. Tunnelalternativet är en relativt billig lösning.

2. *Planskild korsning med bro över Annetorpsvägen*

En bro är en öppnare lösning än en tunnel och kan kännas mer trygg. Bron måste dock ha en högre fri höjd (4,7 m) än tunneln för att lastbilar ska kunna passera under. Höjdskillnaden blir då större än i en tunnel och därmed blir

också framkomligheten för gång- och cykeltrafik sämre. Ramperna till bron blir också längre än till en tunnel så den tar mer mark i anspråk. Passage över Annetorpsvägen kan ske utan konflikt mellan biltrafik och gång- och cykeltrafik. Bro är ungefär dubbelt så dyrt som en tunnel.

3. Nedsänkning av Annetorpsvägen för planskild korsning för gång- och cykeltrafik

I detta alternativ sänker man ner Annetorpsvägen 4,7 m för fri höjd under passagen i markplan för gång- och cykeltrafik. Det blir också en lång och kraftig barriär mellan områdena. Endast vid den planskilda korsningen blir det en fördel för gående och cyklister som kan ta sig över Annetorpsvägen i markplan men ändå planskilt. Korsningen blir trygg och trafiksäker och det blir lätt att passera över Annetorpsvägen. Kostnaden är dock mycket stor framför allt om man ska ha stödmurar för att inte ta i anspråk för mycket värdefull mark. Utan stödmurar är kostnaden minst dubbelt så dyr som en bro över Annetorpsvägen. Det tillkommer även kostnader för att flytta ledningar som ligger längs Annetorpsvägen.

4. Korsning i plan

Att passera Annetorpsvägen i plan kan upplevas som tryggt då det rör sig andra människor och fordon i närmiljön. Dock upplevs korsningen inte som trygg ur trafiksäkerhetssynpunkt framför allt för barn. Korsningen ligger mitt på en lång raksträcka vilket gör det svårare att få den trafiksäker eftersom bilarna inte har en naturlig orsak att sakta ner så som i en korsningspunkt mellan två gator. Denna typ av korsning utgör en större fara för trafikolyckor, både för de korsande fotgängarna och cyklister och för upphinnande olyckor för bilisterna. Till viss del kan man göra passagen mer trafiksäker genom att utforma den med hastighetsdämpande åtgärder eller med ljusreglering.

Sammanvägning av de olika alternativen

När man väger ihop de olika perspektiven i de olika alternativen bedöms det bästa alternativet vara en g/c-tunnel under Annetorpsvägen. En viktig aspekt är barnperspektivet då det planläggs för både skola och två förskolor i detaljplanen som barn norr om Annetorpsvägen kommer att behöva ta sig till på ett säkert sätt. Vid denna passage, mitt på Annetorpsvägen utan någon hastighetsdämpande korsning, är det inte trafiksäkert att korsa vägen i markplan. I samband med cirkulationsplatsen längre västerut kommer en passage i markplan att göras i närheten av den planerade busshållplatsen. Jämställdhet- och trygghetsaspekterna bör väga tungt i utformningen av gång- och cykeltunneln.

KOLLEKTIVTRAFIK

Området är i dagsläget försörjt med kollektivtrafik via buss i den norra delen, via Annetorpsvägen. Ny busshållplats planeras längs Annetorpsvägen för att bättre försörja de nya bostäderna med kollektivtrafik mot Malmö centrum och Hyllie station. Busslinje nr 1 planeras att gå på den nya



Busshållplatsernas föreslagna läge.

nordsydliga gatan. Busshållplatsernas läge arbetas fram i samarbete med Skånetrafiken. Längsta avstånd till hållplats i området blir ca 500 meter.

FASTIGHETSINDELNING

FASTIGHETSSTORLEKAR

Bebyggelsen inom planområdet ska upplevas som tät och varierad. Detaljplanen reglerar detta genom kvartersstorlekar, byggnadshöjder och byggrätters storlek. Fastighetsindelning sker med stöd av planens gränser.

TEKNISK FÖRSÖRJNING

VA

Befintliga ledningar inom planområdet samt magasin måste anpassas på grund av exploateringen. Nya VA-ledningar planeras förläggas i det kommunala gatunätet.

Spillvattenanslutning för området norr om öst-västliga parken finns norr om Annetorpsvägen. Ledningarna ska gå in i området väster om g/c-tunnel i kommunalt stråk.

Ledningarna måste anpassas till den planerade cykeltunneln i nordost. Ett 5 meter brett u-område ligger längs fastighetsgränsen mot Hyllie park dit ledningar kan flyttas.

Nya allmänna ledningar kan läggas inom allmän platsmark eller reserverat u-område inom kvartersmark. Enskilda ledningar kan läggas inom kvartersmark reserverat med gemensamhetsanläggning.

AVFALLSHANTERING

Utmed de nord-sydliga lokalgatorna placeras miljöhus eller liknande för sortering av hushållsavfall i kvartersgräns. Dessa utrymmen blir lättillgängliga för både boende och sopbilar. I större kvarter med flerbostadshus kompletteras dessa miljöhus med avfallsrum i fastigheterna. Utöver dessa avfallsutrymmen planeras en återvinningsstation i anslutning till parkeringen bakom butiken i planområdets nordvästra del.

I övrigt ska avfallshanteringen lösas i enlighet med Avfallsplan 2011-2015 för Malmö stad och Burlövs kommun.

EL

Idag finns elledningar till de två befintliga byggnaderna. Tre nya nätstationer planeras i området varav den ena på området för skola (S) i söder. Område för nätstation är anpassat efter behovet av skyddsavstånd enligt Elsäkerhetsverkets föreskrifter och allmänna råd ELSÄK-FS 2008:1.

E.ON är nätägare. Nya ledningar kan läggas inom allmän platsmark och kvartersmark reserverat för gemensamhetsanläggning.

VÄRME

Fjärrvärme finns till angränsande fastigheter norr om planområdet och enligt Värmekartan är områdena intill Kalkbrottet lämpliga för fjärrvärme.

Naturgas finns idag i Bunkeflostrand söder om planområdet.

ARKEOLOGI

I den arkeologiska förundersökningen (2006 med tilläggsområde 2010) hittades boplatslämningar, framför allt stolphål, gropar och diken. Lämningar från neolitikum (yngre stenålder) dominerar, men det finns även fynd som visar på omfattande gårdsbebyggelse kontinuerligt under hela järnåldern samt boplatser från sen vikingatid till tidig medeltid. Slutundersökning av norra delen av planområdet har genomförts och rapportarbete pågår.

Den sydligaste delen av planområdet (bl.a. södra delen av nya nordsydliga huvudgatan) har inte ingått i den arkeologiska undersökningen. En egen förundersökning för detta område utfördes under hösten 2012.

Fasta fornlämningar som kan påverkas av planförslaget från Riksantikvarieämbetets register:

RAÄ 126 Undersökt och borttagen (2010)

RAÄ 127 Delundersökt boplatser (2009)

RAÄ 129 Undersökt och borttagen (2010)

RAÄ 130 Bedöms inte beröras av planen (inom naturområde)

RAÄ 24:1 Nya huvudgatan passerar genom. Förundersökning utförd hösten 2012.

RAÄ 25:1 Utanför planområdet bedöms inte påverkas av planen.

KULTURMILJÖ

Befintliga byggnader i området är byggnaderna Elinelunds och Blåseberga gård. I planprogrammet anges att befintliga byggnader inom planområdet ska bevaras. De har dock inte bedömts vara av sådant värde att krav på bevarande bör ställas i planen.

Teknisk besiktning är gjord för Blåseberga gård och den visar att gården är i dåligt skick, men efter renovering och tillgänglighetsanpassning skulle huvudbyggnaden kunna användas för t.ex. förskoleverksamhet.

De värden som säkerställs i planförslaget är befintlig struktur med tomternas vegetationsvolym och till stora delar vägstrukturen med ett centralt grönstråk längs Blåsebergavägen där flertalet av de värdefulla befintliga träden bevaras och skyddas med en planbestämmelse.

GEOTEKNIK OCH GEOHYDROLOGI

En geoteknisk undersökning har gjorts som visar att jordlagren i området överst består av mulljord mellan 0,2 och 0,5 m. Därunder finns omväxlande moränjord eller sediment bestående av sand och ställvis silt och lera. Marken har gynnsamma bärighets- och sättningsegenskaper, och byggnader och

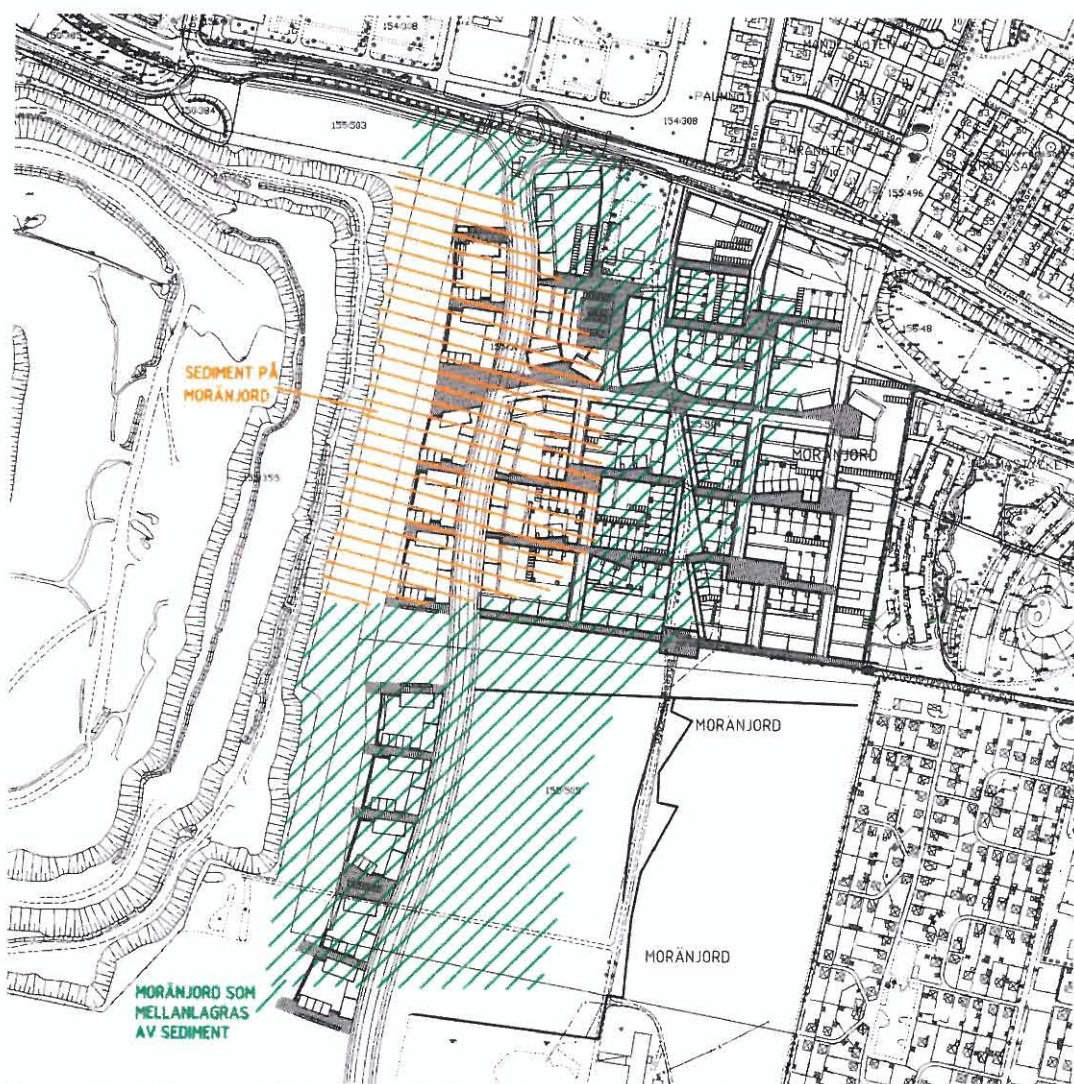
anläggningar kan placeras fritt i området. Källare kan anordnas under husen. All matjord under husen ska bortschaktas.

En geoteknisk utredning har visat att kalkbrottskanten inte kommer att kunna erodera mer än maximalt 5 meter under överskådlig tid. Rekreationsstråket längs Kalkbrottet är ca 50 meter brett och den planerade bebyggelsen ligger minst 55 meter från kalkbrottskanten.

När det gäller radon ligger planområdet i normalriskintervallets lägre del.

För den lokala dagvattenhanteringen är moränen och lermoränen ”tät” och möjligheterna att infiltrera är mycket begränsade, istället kan fördröjning och ytlig infiltration i vegetationsytor bli aktuellt. Sanden är mer gynnsam för infiltration av dagvatten.

En geohydrologisk utredning har genomförts för att fastställa huruvida ett genomförande av planförslaget påverkar vattenförhållandena i Kalkbrottet.



Intermoräna sediment skrafferat i grönt och ytliga sediment i orange. Området med intermoräna sediment sträcker sig sannolikt längre i sydlig riktning än angivet i bilden. (illustration av Tyréns)

Kalkbrottet är djupt och grundvatten och regnvatten pumpas kontinuerligt ut till Öresund. Tillrinning till Kalkbrottet består av berggrundvatten (som inte påverkas av en utbyggnad) samt av dagvatten (andelen hårdgjord yta påverkas av en utbyggnad). Planområdet omfattar 32 ha varav 9 ha beräknas bli hårdgjord yta. Minst 50 % av det dagvatten som faller på hårdgjorda ytor ska enligt VA-utredning och detaljplanebestämmelser ledas över genomsläppliga ytor och fördröjas. Övriga 50 % leds till stadens dagvattensystem i norr och söder.

Övervägande del av planområdet är beläget på genomsläppliga sediment (se karta ovan). Trots detta är tillrinningen till Kalkbrottets bergväggar liten. Detta beror på att berget i anslutning till Kalkbrottet har mycket låg genomsläpplighet.

Slutsatsen är att vid en infiltration av dagvatten till sedimenten enligt ovan, uppkommer ingen påverkan av betydelse på hydrologin i Kalkbrottets väggar vid ett genomförande av planförslaget.

EKONOMISKA OCH SOCIALA KONSEKVENSER

SOCIALA KONSEKVENSER

Bostadspolitiska mål för Malmö, antogs av kommunfullmäktige 2009-04-27. Målen är indelade i mål för en socialt hållbar bostadsförsörjning, mål för en ekonomiskt hållbar bostadsförsörjning samt mål för ett ekologiskt långsiktigt hållbart byggande. Dessa övergripande mål är indelade i 13 delmål där denna detaljplan uppfyller flera av de uppställda delmålen.

Flera av målen för social hållbarhet främjas, framför allt genom att en variation av bostäder eftersträvas. I en detaljplan kan inte upplåtelseformer regleras, men genom att planlägga för olika kvartersstorlekar, byggnadshöjder och byggrätters storlek, ges bra förutsättningar för att det byggs en blandning av bostadstyper och upplåtelseformer. Genomgående eftersträvas bostadsmiljöer med hög kvalitet med fokus på de offentliga rummen och platserna mellan husen. I planen finns mark för skola och två förskolor inom planområdet.

Genom planen ställs mark till förfogande för bostadsbyggande, som dessutom kan ansluta till befintlig infrastruktur och utbyggt kollektivtrafiknät. I planen medges även möjlighet till enklare verksamheter och service i anslutning till det egna boendet som ger bra förutsättningar för områdets ekonomiska utveckling. På så vis uppfylls flera av målen kring en ekonomiskt hållbar bostadsförsörjning.

Genom att planområdet bebyggs blir Kalkbrottet med omgivande naturområden mer lättillgängligt för alla Malmöbor. Planområdets struktur är uppbyggd kring samlande stråk, där människor kommer att röra sig en stor del av dygnet vilket kan öka tryggheten. I hela området finns platsbildningar där man kan stanna upp, såväl i de övergripande rörelsestråken som lokalt i boendekvarterens entrétorg. På så vis skapas potentiella mötesplatser som kan bidra till den sociala sammanhållningen i stadsdelen.

JÄMLIKHETSPERSPEKTIV

Jämlikhet i planeringen innebär att alla människors lika värde och lika rättigheter och möjligheter ska beaktas. Målsättningen är att alla ska ha lika möjligheter att bosätta sig, besöka, röra sig i och leva sitt dagliga liv i området.

Genom att planlägga för olika kvartersstorlekar, byggnadshöjder och storlek på byggrätter, ges bra förutsättningar för att det byggs en blandning av bostadstyper, storlekar och upplåtelseformer. Med en stor variation av bostäder ökar möjligheterna för att olika människor bosätter sig i området och att det finns bostäder som passar för alla skeden i livet.

Verksamheter tillåts i delar av området och lokaler i anslutning till bostaden tillåts i hela området. Utbudet av både kommunal och kommersiell service ger området liv och rörelse under hela dagen och de boende har möjlighet att sköta delar av sitt dagliga liv i stadsdelen och i närheten av sin bostad.

Många, t ex äldre och unga, har inte tillgång till bil och därför är närhet till kollektivtrafik viktigt. I dagsläget är tillgången till kollektivtrafik inte så god för planområdet. Det finns hållplatser till två linjer på Annetorpsvägen. I planarbetet planeras ytterligare en hållplats som ligger närmare planområdet. Det planeras även för en ny dragning på busslinje 1 som kommer att gå i den nordsydliga huvudgatan med två-tre nya hållplatser.

JÄMSTÄLLDHET

Jämställdhet innebär att män och kvinnor har samma rättigheter, möjligheter och skyldigheter inom alla väsentliga områden i livet (JämO:s definition). Begreppet jämställdhet inbegrips i begreppet jämlikhet. Med ett jämställdhetsperspektiv besvaras frågan hur ser det ut för/hur påverkar det här kvinnor respektive män?

God stadsplanering ska värna om alla. Det är därför viktigt att lyfta fram kvinnor och mäns olika förutsättningar att använda den fysiska miljö som ska vara gemensam. Kvinnor och män har olika rörelsemönster i vardagen. Kvinnor arbetar oftare närmare hemmet än män och har mer komplexa mönster för sina rörelser. Kvinnor går, cyklar och åker kollektivt i högre utsträckning än män.

Ett av Malmö stads inriktningsmål är att alla Malmöbor ska känna sig trygga i sin stad och målindikatorn för detta är trygghetsmätningar som ska visa om fler Malmöbor känner sig trygga eller ej. Fler kvinnor än män är rädda för våld och övergrepp och detta är en viktig aspekt att ta hänsyn till i stadsplaneringen.

Brottsförebyggande rådets Nationella trygghetsundersökningen 2008 visar att majoriteten av den vuxna befolkningen i Sverige känner sig ganska eller mycket trygga när de går ut ensamma sent en kväll i sitt eget bostadsområde, men att andelen kvinnor som känner sig otrygga är nära fyra gånger så hög som männen. Malmö är inget undantag. Malmö stads välfärdsredovisning 2009 visar att kvinnors trygghet i bostadsområdet är betydligt lägre än männens: 42 % av kvinnorna jämfört med 21 % av männen i Malmö stad känner sig otrygga utomhus i sitt bostadsområde under kvällstid. Att känna trygghet kan handla

om hur entréer och fönster placeras i en byggnad eller hur förråd, cykel-parkeringar och förgårdsmarken till bostäder gestaltas. (Trygg stadsmiljö, SBK)

Förutsättningar för goda stadsmiljöer, ur alla aspekter, kan både möjliggöras och försvåras i planeringsfasen. Planeringen bör göra det möjligt att:

- minska funktionsuppdelningen, blanda bostäder med olika upplåtelseform och storlekar med arbetsplatser, samt stödja ett ökat serviceutbud
- öka möjligheten att röra sig fritt mellan stadsdelar och stärka utvalda stråk
- minska trafikens barriäreffekter
- skapa närhet och identitet i bostadsområden
- öka överskådligheten och orienterbarheten
- göra det möjligt att i stadsmiljö nå byggnader direkt från gatan
- förbättra synbarheten genom att undvika slutna fasader
- på ett tydligt sätt visa ansvarsförhållanden, vad som är till för alla och vad som är privata zoner
- underlätta underhåll och minska risken för skadegörelse genom att påverka utformning och material

(Trygg stadsmiljö, SBK)

Planens utformning hanterar flera av punkterna ovan. Blandade funktioner som bostäder, centrumfunktioner och möjligheten till lokaler i bottenvåningen kommer att leda till att kvarterets offentliga miljöer används under stora delar av dygnet. Detta är en viktig förutsättning för att så många som möjligt ska känna sig trygga när de rör sig ute. Området har flera rörelsestråk längs gator kantade av bostadsentréer (entréer från gatan är en plan-bestämmelse) och inga återvändsgränder. Bebyggelsestrukturen bidrar till en trygg stadsdel med bostäder och entréer som vänder sig mot nästan alla gator och stråk och som gör dem befolkade. Det finns få baksidor och mörka odefinierade områden. Med ett sammanhängande gatunät utan återvändsgränder finns det flera olika vägar att välja, t.ex. befolkade upplysta stråk på väg hem sent på kvällen och bilfria gång- och cykelvägar till skola och förskola.

Bilparkeringen är spridd över hela området och ger alla möjlighet att parkera nära hemmet, vilket också är en trygghetsfaktor. Hela området är väl kopplat till Malmö stads övergripande cykelvägnät och det leder till att fler befolkningsgrupper kan ta sig till och använda området. En ny busslinje planeras på den nya nordsydliga gatan med två-tre nya hållplatser vilket ger fler människor i rörelse genom området.

BARNPERSPEKTIV

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. Planområdet har goda förutsättningar att bli en bra miljö för både barn och vuxna genom att erbjuda service, skola och förskola i närområdet. I närheten av bostaden finns en variation av offentliga platser i form av grönstråk, parker, närlekplatser och platser. Bebyggelsen inom området har planerats för att underlätta orienterbarheten. Stråk, en tydlig gatuhierarki samt ett säkert och utvecklat gång- och cykelnät gör området lättillgängligt för olika trafikanter, små som stora. Hänsyn har tagits till barns behov av utemiljö genom att det

finns många olika mötesplatser inom planområdet, t.ex. har varje bostad entré mot en plats och trafiken på entrégatorna är begränsad.

FÖRSKOLA

Planförslaget möjliggör två förskolor där tomterna är på vardera 6 000 kvm. Tomterna har dimensionerats för förskolor om sex avdelningar med vardera 20 barn vilket ger 120 barn per förskola.

Barnens behov är 30 kvm/barn för utemiljön och 12 kvm/barn inomhusyta.

Ute: 120 barn x 30 kvm = 3 600 kvm gårdsyta

Inne: 120 barn x 12 kvm = 1 440 BTA (två våningar ger en byggnadsarea på 720 kvm)

Angöring, bil- och cykelparkeringsplatser 6 avd = 300 m²

Planen medger att förskolorna byggs i två våningar vilket ger byggnadsarea på 720 kvm. Byggnad och gård utgör 5 040 kvm vilket ger 960 kvm kvar till angöring och parkeringsplatser till de anställda vilket mer än väl motsvarar behovet.

En förskola med sex avdelningar genererar enligt parkeringspolicyn fyra p-platser till de anställda. Den norra förskolan skulle kunna samutnyttja behovet av p-platser med den planerade parkeringsplatsen väster om förskolan, bakom centrum.

Placering av byggnaderna på den södra förskolan regleras i plankartan. Förskolans huvudbyggnader ska ligga med långsidan mot allmän platsmark i väster.

Den norra förskoletomten är placerad delvis på den gamla uppvuxna fastigheten Blåseberga gård. Detta gör att förskolans gård till viss del kommer att ha stora uppvuxna träd.

På längre sikt beräknas det nu aktuella planområdet generera ett behov om ca 125 förskoleplatser. Dessa två förskolor är, beroende på exploateringsgrad, avsedda att täcka även behovet för framtida utbyggnad söder om den östvästliga parken, d.v.s. av fastighet Limhamn 155:505.

SKOLA

I södra delen av planområdet planläggs för en skola för upp till 600 elever och en idrottshall. Skolan planeras för barn från förskoleklass till nian.

Dessa har ett behov av 15 kvm/barn för utemiljön och 16 kvm/barn inomhusyta.

Ute: 600 barn x 15 kvm/barn = 9 000 kvm gårdsyta

Inne: 600 barn x 16 kvm/barn = 9 600 BTA (skolbyggnad i tre våningar ger 3 200 kvm byggnadsarea)

Idrottshall: 1 700 BTA

Angöring - bil och cykelparkeringsplatser: 900-1500 kvm

Skoltomten är ca 15000 kvm. Skolbyggnaden (3 våningar), idrottshallen och angöringen upptar ca 6 400 kvm. Ytan för utemiljö blir då 8 600 kvm om man

räknar på den högre siffran på angöringen (1500 kvm). Detta ger 14,3 kvm utemiljö/barn. Om man räknar på den lägre siffran på angöringen (900 kvm) ger det 9 200 kvm utemiljö och 15,3 kvm/barn. Utöver skolgården ligger det en ca 20 000 kvm stor naturtomt intill som barnen kan vistas i.

På längre sikt beräknas det aktuella planområdet generera ett behov om ca 300 grundskoleplatser. Den planerade grundskolan tillgodoser även kommande detaljplaneetappers behov.

Placering av byggnaderna regleras i plankartan. Skolans huvudbyggnad ska ligga med långsidan mot huvudgata och idrottshallen mot östra sidan av skoltomten.

Sporthallen inklusive omklädning och förråd beräknas till ca 1700 BTA. Själva hallen rymmer då en bollplan 40x20 meter och är med säkerhetszon ca 1100 m². För skolan planeras 4 omklädningsrum samt redskapsförråd. Där planeras också ett extra aktivitetsrum för mindre grupper. För att ha möjlighet att hyra ut hallen medger byggrätten plats för flera förråd.

KOMMERSIELL SERVICE

Inom planområdet finns möjlighet till handel och centrumverksamhet vid torgen intill den planerade huvudgatan. Planen medger även icke störande verksamheter generellt i bostäder inom hela planområdet.

Planområdet ligger i närheten av Limhamns centrums serviceutbud (2,5 km). Hyllie, med stort planerat utbud, ligger inom gång- och cykelavstånd (2 km).

RELEVANTA PROJEKT I OMGIVNINGEN

Planprogrammet (2009) omfattade även området precis söder om det aktuella planområdet. Detta område kommer att bebyggas längre fram i tiden men dessa etappers planarbete har ännu inte påbörjats.

RISKHÄNSYN

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området. Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt VAV-normen P-83. Maximalt avstånd mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil får inte överstiga 75 m. Uppställningsplatsen ska vara placerad maximalt 50 meter från byggnadens entréer.

Området ligger inom Räddningstjänstens insatstid. Framkomlighet för brandfordon och möjlighet till utrymning ska utformas enligt gällande myndighetskrav. Detta säkerställs i samband med bygglovgivning.

Planen innehåller en administrativ bestämmelse som innebär att bygglov inte lämnas innan markföreningen är slutligt avhjälp. Inga övriga åtgärder med hänsyn till risker bedöms nödvändiga i området.

HÄLSA OCH SÄKERHET

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT

Utredningen av luftkvalitén visar att inga miljö kvalitetsnormer kommer att överskridas till följd av exploateringen inom planområdet eller i anslutning till det. Den ytterligare belastning som alstras i centrala Malmö, på utsatta punkter

där man idag mäter överskridanden, beräknas till $< 1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för kvävedioxid. Samtidigt utgör den tillkommande trafiken i dessa punkter ca 1 % av det trafikflöde som prognoseras för år 2020.

MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN

Större delen av dagvattnet från planområdet kommer efter fördröjning att ledas norrut till ett kombinerat system som går till Sjölunda reningsverk. Den delen av dagvattnet som kan ledas söderut går via dagvattenledningar till Strandängarna och vidare till Öresund. Genom att dagvattnet fördröjs och leds över genomsläppliga ytor innan det ansluts till VA SYD:s ledningsnät anses inte recipienten påverkas negativt.

BULLER

Enligt regeringens proposition Infrastrukturinriktning för framtida transporter (1996/97:53) är gällande riktvärden för trafikbuller vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur:

- 30 dBA ekvivalentnivå inomhus
- 45 dBA maximalnivå inomhus nattetid
- 55 dBA ekvivalentnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dBA maximalnivå vid uteplats (kan vara gemensam)

Vid tillämpning av riktvärdena vid åtgärder i trafikinfrastrukturen bör hänsyn tas till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. I de fall utomhusnivån inte kan reduceras till nivåer enligt ovan bör inriktningen vara att inomhusvärdena inte överskrids.

För undervisningslokaler och förskolor gäller samma riktvärden som för bostäder. Vid förskolor bör bullernivån inomhus inte överskrida 30 dBA ekvivalentnivå resp. 45 dBA maximalnivå under sovstunden. Bullernivån på lekplatser utanför förskolor och skolor bör inte överskrida 55 dBA ekvivalentnivå.

Enligt *Tillämpningsskrift om trafikbuller – Malmö stads ljudkrav vid planering och byggande* ska vid förtätning eller motsvarande planeringsfall inom tätorter med sammanhållen bebyggelse, där 55 dBA ekvivalentnivå är orimlig att uppnå, följande kompensationsåtgärder för bebyggelse och bostäder genomföras:

- Minst hälften av bostadsrummen i varje lägenhet vänds mot en ljuddämpad sida med högst 50 dBA ekvivalentnivå utanför fönster.
- Minst hälften av gårdsytan får högst 50 dBA ekvivalentnivå i marknivå.
- Ljudkraven inomhus och vid uteplats uppfylls enligt huvudregeln.

Även då ljudnivån överskrider 65 dBA kan det finnas synnerliga skäl att efter en avvägning gentemot andra allmänna intressen tillåta bostäder. I dessa speciellt bullerutsatta miljöer bör byggnaderna vara orienterade och utformade på ett sådant sätt att de vänder sig mot den tysta eller ljuddämpande sidan. Även vistelseytor, entréer och bostadsrum bör konsekvent orienteras mot den tysta eller ljuddämpande sidan.

En bullerutredning har gjorts för Kalkbrottet och för planprogramsområdet. Denna ingår i Miljökonsekvensbeskrivningen. Utöver denna har även en mer detaljerad bullerutredning gjorts för de planerade byggnaderna vid fasad och uteplats.

Området är utformat så att bebyggelsen utmed gatorna bildar en skyddsbarriär för det övriga området. Områdena innanför gatorna får ekvivalenta nivåer väl under 55 dBA. Utmed den östvästliga lokalgatan får byggnaderna bullernivåer mellan 58 till 59 dBA vid den bullerstörda sidan, vilket innebär att riktvärdet på 55 dBA överskrids. Byggnaderna är utformade så att en tyst eller bullerdämpad sida skapas med bullernivåer på mellan 34 och 48 dBA erhålls.

Kompensationsåtgärderna som beskrivs i punktform ovan ska genomföras för byggnaderna utmed gatan.

Inom planområdet får samtliga hus längs med Annetorpsvägen och den nya nordsydliga gatan bullernivåer över riktvärdet 55 dBA ekvivalent utomhus. Beräknade nivåer på de bostäder som ligger närmast Annetorpsvägen och den nya nordsydliga gatan ligger mellan 64 och 67 dBA ekvivalentnivå vid fasad mot gatan och maximalnivåer mellan 78 och 82 dBA. Då förslagen utformning kompletteras med bullerskärm som täpper till mellan tre av byggnaderna utmed den nordsydliga gatan, skapas en ljuddämpad sida för samtliga av dessa byggnader med bullernivåer under 50 dBA ekvivalentnivå och 70 dBA maximalnivå vid samtliga våningsplan. Bullernivåerna på den ljuddämpade sidan utmed Annetorpsvägen och den nordsydliga gatan varierar då mellan 30-50 dBA ekvivalentnivå. Kompensationsåtgärderna som beskrevs i punktform i ovan ska genomföras då bullernivåerna överskrider 55 dBA ekvivalentnivå. För bostäder där den ekvivalenta bullernivån överskrider 65 dBA bör även vistelseytor och entréer konsekvent orienteras mot den ljuddämpade sidan.

För förskolor gäller samma riktvärden som för bostadsbebyggelse. Bullerutredningen visar att med föreslagen lokalisering av förskola kommer utemiljön på förskolan att ha bullernivåer under 55 dBA.

Området är en viktig del i förtätningen av Malmö stad och området har närhet till Hyllie som både är en regional kollektivtrafikknutpunkt och som kommer att bli ett stort kommersiellt centrum. Till Hyllie station är det knappt 2 km cykelvägen och det planeras för nya, genare gång- och cykelkopplingar dit. Även nya busshållplatser längs Annetorpsvägen och på den nya nordsydliga gatan kommer att tillskapas, vilket gör att det kommer att bli attraktivt att åka med kollektivtrafik mellan området och Malmö centrum och Hyllie station. Områdets viktiga del i förtätningsarbetet av Malmö, där det stadsmässiga uttrycket är av stort värde, tillsammans med närhet till kollektivtrafik och service anses vara skäligen för att göra avsteg från riktvärdena.

MARKFÖRORENINGAR

Planområdet har varit jordbruksmark och risken för förorenad mark bedöms därför som liten. Miljöteknisk markundersökning är ändå gjord för att säkerställa situationen och då området planeras användas för bostäder och skola vilka båda utgör känslig markanvändning. Rapporten är utförd av PQ

Geoteknik och miljö 2011-10-25 med tillämpnings-PM 2011-11-30. Slutsatsen är att inom gårdsplanens överbyggnad av grus finns på gården i norr mindre halter av PAH. Halterna ligger strax över gränsvärdena för känslig markanvändning. Dessutom finns inom gården i söder (vilken inte ligger inom det nu planerade området) även några tungmetaller. För båda dessa gäller att halterna endast påträffats i grusöverbyggnaden och inte i den underliggande jorden.

Planen innehåller en administrativ bestämmelse som innebär att bygglov inte lämnas innan markföroreningen är slutligt avhjälpt.

ELEKTROMAGNETISKA FÄLT

Kring en elanläggning finns ett elektriskt och ett magnetiskt fält. Styrkan beror bl a på avståndet till anläggningen, spänningen och belastningsströmmen. För närvarande finns inga av myndigheterna fastslagna gränsvärden för lokalisering eller användande av bebyggelse invid elektriska eller magnetiska fält i anslutning till elanläggningar. Nätstationerna har placerats under beaktande av försiktighetsprincipen. Nätstationer bör inte placeras i byggnader som är avsedda för bostäder eller arbetsplatser utan bör istället placeras friliggande med ett avstånd till annan byggnad som överstiger 5 meter.

LJUS

För att minimera ljus ner i Kalkbrottet finns en generell bestämmelse för detta som lyder: *”Fasadbelysning och belysning av trafikytor ska utformas och placeras så att ljusföroreningar mot Kalkbrottet undviks”*.

TRAFIK

Planområdet är uppbyggt kring ett sammanhängande gatunät och med låga hastigheter inne i området. Det finns begränsade möjligheter att ansluta till huvudgatan i väster respektive Annetorpsvägen i norr. Det finns två infarter från huvudgatan i nordsydlig riktning och en medlöpande från Annetorpsvägen in till området i öster. Dessutom kan man komma in i området via Systerbrunnsvägen i från öster.

Den nordsydliga huvudgatan i väster bildar en barriär mellan bostäder och naturområdet vid Kalkbrottet. När hela området öster om Kalkbrottet är utbyggt beräknas det passera 15 000 fordon/dygn. Bullerstörningar från trafiken måste beaktas i boendemiljön, framför allt för bostäderna och skola/förskola i de norra och västra delarna av planområdet.

MILJÖKONSEKVENSER

BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

I samband med planprogrammet gjorde stadsbyggnadskontoret bedömningen att kommande detaljplaner för området kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11§ i miljöbalken, varför krav på MKB ställs. Följande identifierades som betydande miljöaspekter att utreda vidare i en MKB: biologisk mångfald, stads- och landskapsbild, ljusförhållanden och resurshushållning.

I samråd med Länsstyrelsen (maj 2010) beslutades dock att det endast är Natura 2000 och artskyddet i Kalkbrottet samt påverkan på de rekreativa värdena i Kalkbrottet som utgör betydande miljöpåverkan. Detta har sedan behandlats i en Miljökonsekvensbeskrivning som har tagits fram av Vectura 2011-11-24. Den behandlar planprogramsområdet och ackumulerade effekter av bebyggelsen runt Kalkbrottet.

Nedan sammanfattas bedömningarna som gjordes i MKB:n:

NATURMILJÖ

Ett genomförande av detaljplanerna runt brottet innebär inte några fysiska åtgärder i Kalkbrottet eller i Natura 2000-området. Vidare påverkas inte heller hydrologin i Kalkbrottet av byggnation enligt detaljplanen. Flertalet av de studerade växtarterna i Kalkbrottet påverkas därmed inte av utbyggnaden. De mänskliga aktiviteterna runt brottet ökar dock. Störningar i form av trafik och buller, ljusstörningar och ett flitigt friluftsliv kan komma att utgöra störningskällor för djurlivet i Kalkbrottet och bebyggelsen kan komma att utgöra en ny barriär för faunan i området. Bebyggelsen bedöms dock inte leda till några betydande negativa konsekvenser för däggdjuren.

Konstruktionsarbete kan störa däggdjur och fågelliv, men då påverkan är begränsad till byggtiden uteblir oftast långsiktiga konsekvenser. Beroende på hur länge störningar från byggskedet pågår kan mer långsiktiga negativa konsekvenser för däggdjur eller fågelfaunan uppkomma.

De mest störningskänsliga arterna i Kalkbrottet är rovfåglarna och särskilt pilgrimsfalken. En kombination av förlorat jaktområde öster om brottet och försämrade häckningslokaler p.g.a. störningar från planförslagen på den norra sidan kan leda till att habitat förloras. En utdragen byggfas med upprepade störningar under flera häckningssäsonger kan leda till att pilgrimsfalken försvinner för gott från området. Bebyggelse intill östra kanten kan sannolikt också vara avskräckande för rovfåglar när de ska besöka brottet då det inte finns någon naturlig väg som leder dem in till Kalkbrottet.

Enligt beslut från länsstyrelsen (Dnr 525-29626-2012 1280-202), efter MKB:n slutförts, bedöms att den planerade byggnationen kan genomföras i enlighet med inkomna handlingar utan att den riskerar att påverka naturmiljön inom Natura 2000-området Limhamns kalkbrott, och de arter som har sin livsmiljö där, på ett betydande sätt. Tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken krävs därför inte för åtgärden.

DISPENS ENLIGT ARTSKYDDSFÖRORDNINGEN (1998:179)

Artskyddsförordningen är kopplad till 8 kap Miljöbalken som reglerar skyddet av vissa djur- och växtarter. Förordningen anger förbud att bl.a. avsiktligt störa vilda fåglar och vissa vilt levande djurarter eller deras fortplantningsområden eller viloplatsar. I detta fall bedöms flera arter kunna bli påverkade av bostadsbebyggelsen.

Länsstyrelsen bedömer (Dnr 525-19626-2012 1280-202), efter MKB:n slutförts, att de fridlysta arter som förekommer i området – permanent eller tillfälligt – inte riskerar att dödas, få sina livsmiljöer fortplantningsmiljöer eller störas på ett sätt som står i strid med 4, 6 och 7 §§ artskyddsförordningen. Artskyddsdispens krävs därför inte för de planerade åtgärderna.

Beaktat områdets relativa känslighet finner Länsstyrelsen det motiverat att förelägga om försiktighetsmått med stöd av 12 kap 6 § och 26 kap 9 § miljöbalken (se sida 40).

REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Kanten kring brottet görs väsentligt mer tillgängligt för rekreation. Samtidigt påverkas Kalkbrottets visuella miljö. Byggnaderna närmast kalkbrottets kanten kommer att bli synliga, oavsett var i Kalkbrottet man befinner sig. Utbyggnaden kommer sannolikt att medföra att en större mängd artificiellt ljus sprider sig ner i Kalkbrottet under kvälls- och nattetid.

FÖRSLAG TILL ÅTGÄRDER

Åtgärder som kan regleras i detaljplanerna:

- För att minska störningar anläggs ett grönt rekreationsområde om ca 55 meter intill brottets kant.
- Bortledning av dagvatten mot den östra klippväggen bör begränsas så att hydrologin i slänten lämnas opåverkad och så att vattnet kan sippra naturligt genom väggarna. Detta för att värna om den gynnsamma bevarandestatusen för klippvegetationen.
- Utvecklingen av det s.k. Lernackenstråket (som en grön förbindelse norr om Kalkbrottet mellan Hammars park väster om brottet och koloniområdena Mossängen/Elinelund öster om brottet) bör prioriteras. Inom Lernackenstråket bör fler grönytor planläggas och på så sätt bindas samman med det befintliga Pildammstråket öster om Kalkbrottet. Detta för att stärka de gröna korridorerna och förbättra tillgängligheten till Kalkbrottet.
- Gatlyktor och belysning nattetid bör utformas med avskärmning för att minska negativ påverkan på nattaktiva insekter. Belysningen bör utformas i samarbete med kommunens ekologer.

Åtgärder som kan behandlas vidare i exploateringsavtal:

- Byggskedet bör anpassas i tiden så att huvuddelen av denna sker utanför fåglarnas häckningssäsong. Om pilgrimsfalkarna häckar i den sydöstra och södra delen av Kalkbrottet bör det inte ske några byggaktiviteter intill Kalkbrottet där under tiden mars-juli.

- Byggskedets arbete bör anpassas så att störande ljud, ljus och vibrationer hålls på en låg nivå.

GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN

ORGANISATORISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Kommunen ansvarar genom gatukontoret för genomförandet (utbyggnad) av de delar av detaljplanen som utgör allmän platsmark. Respektive fastighetsägare ansvarar för utbyggnad inom de delar som utgörs av kvartersmark.

Kommunen ansvarar genom Fastighetskontoret, tillsammans med exploitören Elinegårds utvecklings AB, för samordning av frågor om markköp, fastighetsbildning, ledningsrätter och avtal.

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

Dispens från biotopskydd kan komma att krävas för att planen ska kunna genomföras. Verksamhetsutövaren ansvarar för att dispens söks.

TEKNISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

En arkeologisk undersökning av området har genomförts i norra delen av planområdet. Ingrepp i fornlämning regleras enligt Lag (1988:950) om kulturminnen mm (KML) och beslut gällande detta fattas av Länsstyrelsen.

En arkeologisk utredning ska utföras för den södra delen av planområdet, d.v.s. söder om fastighet Limhamn 155:505, huvudsakligen för den nordsydliga gatans södra del. En förundersökning av området är gjord.

En geoteknisk utredning är genomförd i norra delen av planområdet.

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

I samband med fortsatt markprojektering bör behovet av ledningar för el och VA utredas. VA SYD och E.on har varit involverade i utarbetandet av planförslaget.

Skyddsåtgärder för byggskedet ska regleras i exploateringsavtal och följas upp i bygglov. Behov och omfattning av skyddsåtgärder åvilar exploitören att utreda vidare innan planen antas dock ska följande punkter gälla enligt beslut (Dnr 525-19626-2012 1280-202) från länsstyrelsen 2013-04-10:

- Inom en minst femtio meter bred skyddszon, räknat från kanten av kalkbrottet, får inga byggnader eller andra anläggningar som höjer sig ovan markplan uppföras och inga arbeten utföras under perioden 1 mars- 31 juli årligen.
- Innan det egentliga anläggningsarbetet påbörjas ska en minst tre meter hög, bullerskärm uppföras i gränsen mellan byggområde och ovan nämnda skyddszon. Skärmen får inte vara genomskinlig eller högreflekterande och

ska som minst finnas kvar under den tid anläggningsarbete pågår inom zonen 50-100 meter från brottkanten.

- Hanteringen av dagvatten ska utformas så att det, varken under anläggningsskede eller senare, kommer att rinna ut över brottkanten. I övrigt ska dagvattnets omhändertagande ske enligt riktlinjerna i ”PM Utredning för VA och höjdsättning”.

Exploatören ska i möjligaste mån vid nybyggnationen inom fastigheten tillämpa Miljöbyggprogram SYD och den version som gäller vid tidpunkten för byggnationens påbörjande.

I samband med bygganmälan ska byggherren redovisa mer detaljerade bullerberäkningar för att säkerställa att tillämpliga riktvärden följs.

Hänsyn ska tas till trädplantering enligt illustrationen.

Räddning och brand

Räddningstjänstens tillgänglighet till området är inom normal insatstid, 10 minuter.

Brandvattenförsörjning ska anordnas i området i samråd med VA SYD. Flödet i brandposterna ska dimensioneras enligt VAV-normen p-83, tabell 2.3. Avståndet mellan brandposterna ska vara max 150 meter. Byggherren ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd i samband med bygglov. Tillträde för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Avståndet mellan körbar väg och husens entré får inte överstiga 50 meter. Byggherren ska redovisa att åtkomligheten är säkerställd i samband med bygglov.

Om byggnaderna dimensioneras för utrymning med hjälp av räddningstjänsten krävs tillgänglighet direkt till fasaden. Räddningstjänstens bärbara steg kan användas vid utrymning om avståndet mellan marken och balkongens överkant eller fönstrets underkant inte överstiger 11 meter. Räddningstjänstens höjdfordon kan användas vid utrymning från en maximal höjd om 23 meter under förutsättning att körbar väg/räddningsväg och uppställningsplatser för höjdfordon finns.

Om tillgängligheten inte kan säkerställas krävs att byggnaderna dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens medverkan. Det innebär att trapphusen skall uppfylla lägsta klass Tr2, alternativt att ytterligare en oberoende utrymningsväg skall anordnas. För att kunna genomföra stegutrymning från penthouse krävs att avståndet mellan fönstrets underkant och takkanten inte överstiger 0.5 meter. I annat fall kan stigbrygga och handledare behöva anordnas så att de utrymmande ska kunna nå stegen på ett säkert sätt.

Byggnadsteknik

Allmän plats som medger underbyggnad ska tåla axeltryck i enlighet med BBR (eurokoder). Garageförbindelse under område betecknat med GÅGATA (P) och LOKALGATA (P) ska dimensioneras för ekvivalentlast typ 1 enligt Bro 2004 eller motsvarande i TK Bro 11.

Om flerbostadshus i anslutning till underjordiska parkeringsgarage skall utrymmas med hjälp av räddningstjänstens höjdfordon måste det säkerställas att taket på parkeringsgarage dimensioneras med sådan bärighet att räddningstjänstens höjdfordon kan köras fram till de aktuella byggnaderna.

EKONOMISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Ett exploateringsavtal ska träffas innan detaljplanens antagande mellan kommunen och fastighetsägare angående iordningställandet av allmänna platser inom detaljplanen, fastighetsbildning, avstående av mark, markförvärv etc. Detaljplanen får inte lyftas för antagande/godkännande förrän detta är klart. Fastighetskontoret handlägger exploateringsavtalet.

Kostnaden för utarbetandet av detaljplanen regleras i taxa för stadsbyggnadsnämndens verksamhet. Kostnaden består av en planavgift. Avgifterna regleras i ett planavtal.

Eventuell nödvändig flytt eller ombyggnad av VA-, fjärrvärme-, gas-, tele- eller elledningarna bekostas av den part som föranleder flytten. Även ombyggnad av dagvattenmagasin med tillhörande in- och utloppsledningar bekostas av den part som föranlett ombyggnaden.

Planens genomförande förutsätter fastighetsregleringar/inlösen, vilket enligt avtal ska finansieras av byggherren.

Eftersom exploateringen med all sannolikhet kommer att ske successivt måste finansiering av allmänna platser och gemensamhetsanläggningar uppmärksammas.

FASTIGHETSÄTTSLIGA GENOMFÖRANDEFRÅGOR OCH KONSEKVENSER

FASTIGHETSÄTTSLIGA

Fastighetsindelingsbestämmelser bedöms inte som nödvändiga i detta skede men kan vid behov införas för att styra fastighetsindelningen i detalj.

Respektive fastighetsägare och kommunen ansöker om fastighetsbildning och att inrätta gemensamhetsanläggningar i samråd med blivande byggherre. Ansökan om fastighetsbildning sker hos Lantmäterimyndigheten Malmö stad.

Planområdet består av en stor fastighet, Limhamn 155:504, samt del av Limhamn 155:505. Dessa ägs av Elinegårds Utvecklings AB respektive NCC Construction Sverige AB. Därutöver ingår, i söder, del av fastigheten Limhamn 155:355 som ägs av Heidelberg Cement



De olika fastigheterna inom planområdet.

men som genom avtal till viss del ägs av Malmö Stad, samt den nordöstra delen av planen fastigheten Limhamn 156:48 som ägs av Malmö stad. I nordvästra hörnet av planen ingår fastighet Limhamn 155:503 som ägs av Victoria park fastigheter AB. Även del av fastigheterna Limhamn 150:1, Limhamn 155:496 och Bunkeflostrand 3:1 ingår i planområdet. Dessa fastigheter ägs av Malmö Stad. Systerbrunnsvägen, Limhamn S:31, ingår också och är en samfällighet.

Fastigheter inom området kommer att nybildas och ombildas genom avstyckning/fastighetsreglering. Den mark som ska ingå i allmän platsmark ska överföras till en av kommunen ägd park- eller gatumarksfastighet.

För att bra parkeringslösningar ska kunna komma till stånd i de västra kvarteren (närmast Kalkbrottet) behöver garagen eventuellt byggas ihop under mark. Därför kan det bli aktuellt med tredimensionell fastighetsbildning under gågatorna för parkeringsändamål, vilket planen medger.

Gemensamhetsanläggningar bildas för fastigheters gemensamma behov t.ex. garage och körytor inom kvartersmark. Eftersom exploateringen kommer att ske successivt bör delägande fastigheter och deras andelstal i de olika gemensamhetsanläggningarna utredas i ett tidigt skede.

Planförslaget är utformat så att nätstationer kan nå från allmän plats. Nätstationerna ska avstyckas till egna fastigheter eller tryggas med ledningsrätt.

Initiativ till att ansöka om anläggningsförrättning/gemensamhetsanläggning tas av fastighetsägare eller av kommunen.

Nya ledningar eller ledningar som eventuellt kommer finnas kvar inom kvartersmark tryggas genom att servitut eller ledningsrätt bildas för dess ändamål. Initiativ till bildande av servitut eller ledningsrätt tas av berörd rättighets- eller ledningshavare.

KONSEKVENSER FÖR FASTIGHETERNA

Limhamn 155:504

Fastigheten är privatägd och berörs av inlösen av mark som i detaljplanen ska utgöras av allmän platsmark i form av gata, park, natur och torg. Denna allmänna platsmark kan genom fastighetsreglering överföras till en allmän platsmarksfastighet.

En del av fastigheten utgörs av kvartersmark. Fastighetsreglering bör ske så att gränserna anpassas till kvartersmarken. Nya fastigheter bildas inom kvartersmark för bostad och centrumverksamhet. En fastighet ska bildas för skoländamål. Där planen tillåter, och behov finns, för gemensamma anläggningar exempelvis parkering och kvartersgata, kan gemensamhetsanläggningar bildas.

Tredimensionell fastighetsbildning för parkeringsändamål kan bli aktuell under allmän platsmark. Ledningar för VA finns inom området. Befintliga eller nya ledningar inom kvartersmark eller ledningar som kan komma att flyttas kan tryggas genom att servitut eller ledningsrätt bildas. Nätstationerna ska avstyckas eller tryggas med ledningsrätt.

Limhamn 155:505

Fastigheten är privatägd och berörs av inlösen av mark som i detaljplanen ska utgöras av allmän platsmark i form av gata, park, natur och torg. Denna allmänna platsmark kan antingen genom fastighetsreglering överföras till en allmän platsmarksfastighet.

En del av fastigheten utgörs av kvartersmark. Fastighetsreglering bör ske så att gränserna anpassas till kvartersmarken.

Nya fastigheter bildas inom kvartersmark för bostadsändamål. Två fastigheter ska bildas för skoländamål. Där planen tillåter och där det finns behov av gemensamma anläggningar för fastigheter, t.ex. parkering eller kvartersgata, kan gemensamhetsanläggningar bildas.

Tredimensionell fastighetsbildning för parkeringsändamål kan bli aktuell under allmän platsmark.

Limhamn 155:355

Fastigheten är privatägd och berörs av inlösen av mark som i detaljplanen ska utgöras av allmän platsmark i form av naturmark och huvudgata. Denna allmänna platsmark kan genom fastighetsreglering överföras till en allmän platsmarksfastighet.

Fastighet för skoländamål kommer att bildas inom området i överensstämmelse med plankartan. Fastigheten avstyckas och bildar en ny fastighet.

En del av fastigheten utgörs av kvartersmark. Fastighetsreglering bör ske så att gränserna anpassas till kvartersmarken.

Tredimensionell fastighetsbildning för parkeringsändamål kan bli aktuell under allmänt platsmark och kvartersmark för bostadsändamål.

Limhamn 156:48

Fastigheten är kommunägd och utgörs delvis av kvartersmark och delvis av allmän platsmark. Den allmänna platsmarken avsätts för en tunnel för gång- och cykelväg under Annetorpsvägen och en gång- och cykelväg österut mot Hyllie park. Nya fastigheter bildas inom kvartersmark för bostäder och dagvattendamm. Fastighetsreglering ska ske så att gränserna anpassas till kvartersmark och att den allmänna platsmarken förs till en fastighet för allmän platsmark.

Limhamn 155:503

Fastigheten är privatägd och berörs av inlösen av mark som i detaljplanen ska utgöras av allmän platsmark i form av naturmark och huvudgata. Denna allmänna platsmark kan genom fastighetsreglering överföras till annan allmän platsmarksfastighet.

Limhamn 150:1

Fastigheten är kommunägd och del av fastigheten omfattas av allmän platsmark och är utlagd som huvudgata. Fastigheten kan erhålla mark som är utlagd som allmän platsmark från Limhamn 155:308 och 150:496.

Limhamn 155:496 och Bunkeflostrand 3:1

Fastigheterna är kommunägda och omfattas av allmän platsmark. Den allmänna platsmarken är utlagd som huvudgata. Aktuella områden regleras förslagsvis till allmän platsmarksfastigheten Limhamn 150:1.

Limhamn S:31

Samfälligheten ägs av många delägande fastigheter och saknar förvaltande förening varför den lyder under delägarförvaltning. Del av samfälligheten berörs av inlösen som i detaljplanen ska utgöra allmän platsmark i form av lokalgata. Området kan genom fastighetsreglering överföras till en fastighet för allmän platsmark.

ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Detaljplanen innehåller en administrativ bestämmelse som innebär att marklov krävs för fällning av träd markerade med n₁ på plankartan inom befintliga tomter.

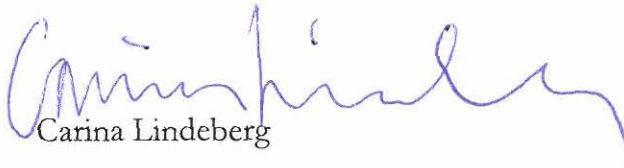
Genomförandetiden för detaljplanen är tio år från det datum planen vunnit laga kraft.

MEDVERKANDE

Detaljplanen har handlagts av stadsbyggnadskontoret. Under arbetet med att ta fram detaljplanen har dessutom Sven Gustavsson, Oskar Berglund, Maria Montelius och Jan Andersson från fastighetskontoret, Karin Larsson, Hampus Wallin, Lukas Lindgren och Mats Wirén från gatukontoret och Bengt Andersson från Limhamn-Bunkeflo stadsdelsförvaltning deltagit.

Bebyggelseförslaget som detaljplanen bygger på är utarbetat av Karin Fagerberg, Tengbom och Magnus Tellhed, Fojab.


Josephine Nellerup


Carina Lindeberg



SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för Limhamn 155:504 m fl, Elinelunds gård, i Limhamn i Malmö

Planförslaget har varit utsänt på remiss och för samråd med länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget.

Stadsbyggnadsnämnden gav 2010-03-25 stadsbyggnadskontoret i uppdrag att påbörja planarbetet med normalt planförfarande. Särskilt yttrande från Fredrik Fernqvist (mp) lämnades till detta beslut.

En reservation lämnades in av Moderaterna och Folkpartiet mot beslutet att inte skicka ut handlingarna på samråd den 8 december 2011.

Särskilt yttrande från Lucas Carlsson och Kami Petersen (mp) lämnades till beslutet att skicka ut detaljplanen på samråd den 23 februari 2012.

Ett allmänt samrådsmöte för sakägare hölls den 15 mars 2012.

Följande sammanställning redovisar samråds- och remissynpunkter. Stadsbyggnadskontorets kommentarer redovisas i kursiv stil.

MYNDIGHETER

Länsstyrelsen meddelar i yttrande 2012-04-12 att planförslaget innebär en större utbyggnad av bostäder i kombination med funktioner som centrumverksamhet, skola och ny förbindelseväg mellan Annetorpsvägen och Gottorpsvägen. Området ligger idag relativt perifert med dålig kollektivförsörjning samtidigt som ambitionen med förslaget är att få till en tät och blandad bostadsbebyggelse med högt utnyttjande av den mark som tas i anspråk. Närheten till Hyllie station är en viktig förutsättning som måste utnyttjas fullt ut. Planhandlingarna bör kompletteras för att tydligare visa hur

utbyggnaden kan vara i linje med ett hållbart byggande och minska de negativa konsekvenserna av ett genomförande. (1)

Länsstyrelsen anser att det finns aspekter rörande konsekvenserna på miljö kvalitetsnormer för utomhusluft samt bullerstörningar från vägtrafik som ytterligare behöver beskrivas. Utifrån aktuella planhandlingar bedömer Länsstyrelsen att det inte går att utesluta att föreslagen bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet samt MKN utomhusluft, varför Länsstyrelsen kan komma att ingripa vid sin tillsyn enligt 11 kap 10-11 §§ PBL.

Vidare finns ytterligare frågeställningar av relevans som bör beaktas i det fortsatta planarbetet.

Redogörelse för ärendet

Syfte med planläggningen är att göra det möjligt att bygga ut området öster om kalkbrottet med bostäder, skolor och service, samt att bygga en förbindelseväg mellan Annetorpsvägen och Gottorpsvägen och i förlängningen Yttre Ringvägen.

Längs kalkbrottskanten avsätts ett 50 m brett naturområde för rekreation.

Planområdet är ca 32 ha stort och ligger i Limhamn, öster om kalkbrottet och söder om Annetorpsvägen. Idag är marken till stora delar jordbruksmark med vegetation i anslutning till äldre gårdsbildningar. Marken är delvis uppgrävd i samband med arkeologiska undersökningar. I området ingår en skol- och en förskoletomt samt ett naturområde. Planområdet är till största delen inte tidigare planlagd men överlappar två befintliga detaljplaner i norr.

Planförslaget ger möjlighet att bygga ca 1200 lägenheter. Omkring 10 % av dessa lägenheter avses bli enbostadshus och övriga lägenheter i flerbostadshus.

Planförslaget har föregåtts av planprogram för Elinlunds gård, daterad juni 2009 där Länsstyrelsen lämnade ett yttrande daterat 2009-09-17.

Planområdet är i Översiktsplan för Malmö 2000, aktualiserad 2005, utpekad som utredningsområde. I samrådshandlingen för ny översiktsplan, ÖP2012, anges området som framtida utbyggnadsområde för bostäder.

Till planhandlingarna följer en miljökonsekvensbeskrivning, MKB, som i sitt innehåll har avgränsats till att beskriva planförslagets konsekvenser på kalkbrottet vad gäller miljöaspekter för naturmiljö/Natura 2000 samt konsekvenserna på rekreation och friluftsliv utifrån reservatsbildning.

Råd om 2 kap PBL

Enligt 2 kap 2 § PBL ska mark- och vattenområden användas för det ändamål som områdena är mest lämpade med hänsyn till beskaffenhet, läge och behov.

Allmänna intresset av god kollektivtrafik för minskat bilberoende

Planområdet har i relation till Malmö centrum ett perifert läge men med närhet till station Hyllie. Idag är området som helhet dåligt försörjt med kollektivtrafik. För en god kollektivtrafikförsörjning krävs både hög turtäthet och korta restider. Här bör planhandlingarna kompletteras för att tydligare

redovisa och illustrera hur planförslaget som helhet på bästa sätt kan gynna kollektivtrafiken för att förhindra ett bilberoende. Områdets disposition bör bättre anpassas för att ge så många boende som möjligt bästa närhet till kollektivtrafiken t ex genom att låta huvudgatan bli mer centrerad i förhållande till bostadskvarteren. Planhandlingarna bör vidare tydligare redovisa hur gång- och cykelvägar mot t ex Hyllie station kan göras så attraktiva som möjligt. Det är också viktigt att kollektivtrafik och g/c-vägar byggs ut och finns på plats samtidigt med bostäderna. (2)

Allmänna intresset av gröna upplevelsevärden

Limhamns kalkbrott utgörs sedan år 2010 av ett kommunalt bildat naturreservat, vilket bland annat har som syfte att bevara och utveckla upplevelsekviteterna för friluftslivet och turismen. Upplevelsen av att befinna sig i ”orörd” natur kan påverkas negativt av t.ex. buller och visuell störning från byggnader, ljuskällor osv. i områdets närhet.

Miljökonsekvensbeskrivningen visar att detaljplanen möjliggör byggnation som kommer att synas från hela kalkbrottet, särskilt eftersom de högsta husen planeras närmast kalkbrottet. Av kommande planhandlingar bör ett ställningstagande göras som visar vilken avvägning som har gjorts mellan det allmänna intresset att värna upplevelsevärdena inom kalkbrottet och det allmänna intresset av att utveckla ett nytt bostadsområde i dess direkta närhet med föreslagen utformning. (3)

Riksintressen

Natura 2000

Planområdet ligger i direkt anslutning till Natura 2000-området Limhamns kalkbrott, vilket beslutades år 2005. Huvudsyftet med Natura 2000-området, som då omfattade en del av kalkbrottet, var att bevara växten kalkkrassing.

Länsstyrelsen har, på uppdrag av regeringen, under åren 2009-2011 granskat och kvalitetssäkrat avgränsningarna av och innehållet i landets Natura 2000-områden, och har i samband med denna genomgång bedömt att hela Limhamns kalkbrott ska utgöra ett Natura 2000-område. Områdets bevarandesyfte har utvidgats till att, utöver kalkkrassing, även avse ett antal naturtyper med sina typiska arter.

Utvidgningen kommer troligtvis att beslutas av regeringen år 2012 och därefter registreras hos EU-kommissionen, men redan nu är det föreslagna, utvidgade området och dess värden som ska beaktas. (4)

Länsstyrelsen efterlyser en tydligare redogörelse för den planerade bebyggelsen skulle påverka hydrologin i planområdet och därmed vattenflödet in i kalkbrottet.

Enligt planbeskrivningen kan t.ex. källare anordnas under husen och parkering ska kunna ske under mark i alla kvarter med flerbostadshus, något som skulle kunna få effekter på grundvattnet. Enligt Natura 2000-områdets bevarandeplan är en förutsättning för gynnsam bevarandestatus för klippvegetationen på

kalkbrottets bergväggar att hydrologin lämnas opåverkad och att vatten får sippra genom väggarna naturligt. (5)

I MKB:n framkommer det att planen, särskilt tillsammans med övriga genomförda och pågående planer i området, kan påverka Natura 2000-området, t.ex. genom störningar under byggnadstiden, ökat buller, ökat artificiellt ljus, barriäreffekter samt ökat slitage från friluftsliv. Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning att tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken inte krävs, utan ser en risk att den totala påverkan på Natura 2000-området kan bli betydande och rekommenderar därför kommunen att inkomma till länsstyrelsen med en tillståndsansökan.

Länsstyrelsen erinrar om att Natura 2000-områden är riksintressen enligt 4 kap 8 § miljöbalken. En användning av mark och vatten som kan påverka ett Natura 2000-område och som omfattar verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt 7 kap 28 a § får komma till stånd endast om ett sådant tillstånd har lämnats. (6)

Miljökvalitetsnormer (MKN) för utomhusluft

Enligt planhandlingarna bedöms miljökvalitetsnormen för utomhusluft inte att överskridas. Trafiken på Annetorpsvägen mellan Sunnanväg och den nya Ö Kalkbrottsgatan beräknas enligt bullerutredningen av Vectura från 2011-11-08 till 21 000 fordon/dygn vid full utbyggnad. Detta är lika många fordon/dygn som på Nobelvägen, Amiralsgatan och Föreningsgatan – vägvagnsintervall i Malmö där MKN för kvävedioxid inte klaras. Förhållandena vid kalkbrottet är troligtvis bättre med större luftblandning och mer öppen yta än i centrala Malmö, men en motivering/beräkning till varför miljökvalitetsnormen inte kommer att överskridas måste redovisas i det fortsatta planarbetet. Vidare måste kommande planhandlingar innehålla en bedömning av vilken påverkan genomförandet av planförslaget kan ha på MKN för utomhusluft i centrala Malmö, där det idag finns överskridanden. (7)

Länsstyrelsen bedömer att det inte är möjligt att pröva områdets lämplighet för föreslagen bebyggelse utan en sådan redovisning varför Länsstyrelsen kan komma att ingripa vid sin tillsyn enligt 11 kap 10-11 §§ PBL.

Hälsa och säkerhet

Buller

Enligt planförslaget föreslås bostäder där riktvärdena för trafikbuller vid bostäder överskrids enligt huvudregeln i Boverkets allmänna råd (2008:1). Avsteg från huvudregeln motiveras med att området är av stads-/gatukaraktär och att bulleråtgärder i form av bullerskärmar inte är tillämpningsbara. För bullerutredningen hänvisas i planbeskrivningen till MKB:n, men denna redovisar endast bulleraspekter för miljön i kalkbrottet och inte bullersituationen för planområdets bostäder mer än mycket kortfattat. De överstigande bullernivåerna ligger på mellan 55-66 dBA.

Boverket har i sina allmänna råd redovisat de förutsättningar som kan motivera avsteg. Avvägning mellan krav på ljudmiljö och andra intressen kan övervägas i

centrala delar av städer och större tätorter med bebyggelse av stadskarakter, t ex ordnad kvartersstruktur. Avsteg kan också motiveras vid komplettering med ny tätare bebyggelse längs med kollektivtrafikstråk. Av kommande planhandlingar bör motiven för avstegsläge därför utvecklas vidare. Platsens förutsättningar som närhet till kollektivtrafik, service mm är aspekter som kan vägas in. I de fall avsteg skulle kunna accepteras anger råden att nya bostäder endast i vissa fall bör medges där den dygnsekvivalenta ljudnivån vid fasad överstiger 60 dBA, under förutsättning att det går att åstadkomma en tyst sida (högst 45 dBA vid fasad) eller i vart fall en ljuddämpad sida (45–50 dBA vid fasad). Ljudnivåer överstigande 65 dBA vid fasad kräver synnerliga skäl. Av planhandlingarna bör därför graden av bullerstörningar tydligare framgå för planområdets olika delar. Vidare bör motiven för respektive nivå framgå.

Förslag på åtgärder för att riktvärdena ska innehållas vid planerad skola och förskoletomt i norr saknas liksom ett säkerställande av åtgärd i plan. Även här bör planhandlingarna kompletteras. Länsstyrelsen bedömer att det inte går att utesluta att föreslagen bebyggelse blir olämplig med hänsyn till människors hälsa och säkerhet, varför Länsstyrelsen kan komma att ingripa vid sin tillsyn enligt 11 kap 10-11 §§ PBL. (8)

Markföroreningar

Enligt planbeskrivningen ställs krav på kontroll och åtgärd av förorenad mark genom planbestämmelse. Detta krav saknas på plankartan och planbestämmelserna bör kompletteras. (9)

Övriga statliga intressen

Artskydd

Det framkommer i planhandlingarna och MKB:n att pilgrimsfalk har häckat i området och att den aktuella detaljplanen i samverkan med redan genomförda planer vid kalkbrottet kan komma att förstöra framtida häckningar samt försämra fågelns habitat i hög grad. Kommunen kommer därför till slutsatsen att en dispens från Artskyddsförordningen (SFS 2007:845) krävs för att kunna genomföra planen. Länsstyrelsen delar bedömningen och rekommenderar att kommunen inkommer med en dispensansökan så snart som möjligt.

Länsstyrelsen erinrar om att utrymmet att lämna dispens från förbuden i artskyddsförordningen är starkt begränsat. (10)

Biotopskydd

Inom planområdet kan det, enligt planhandlingarna och ortofoto, finnas biotopskyddade alléer/trädrader, av t.ex. kastanjer och pilar. Enligt 7 kap 11 § miljöbalken får sådana biotoper inte skadas eller tas bort. Kommunen bör inför den fortsatta planläggningen fastställa vilka skyddade biotoper som finns inom planområdet och markera dem på en karta, beskriva deras naturvärden och göra en bedömning av hur de skulle påverkas av planens genomförande. Såvitt Länsstyrelsen kan bedöma utifrån nuvarande underlag så ligger merparten av biotoperna inom PARK, vilket inte står i strid med biotopskyddsbestämmelserna. (11)

Om genomförandet av detaljplanen kan medföra skada på de biotopskyddade områdena eller om biotoperna läggs inom kvartersmark krävs det dispens. Dispens lämnas av länsstyrelsen om det finns särskilda skäl. Dispens bör sökas i god tid innan detaljplanen antas. Länsstyrelsen erinrar om att biotopskyddet fortsatt kommer att gälla inom planområdet och dispens kommer att krävas för ingrepp i biotoperna även efter det att planen har genomförts.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Området ligger inom cykelavstånd till både Limhamnns centrum och till Hyllie. I Hyllie finns en tågstation som man kan komma både ut i regionen och till Danmark. Dessutom går en busslinje på Annetorpsvägen till båda destinationerna. En ny busslinje kommer att trafikera den nya nordsydliga gatan där man kan åka till centrum och till Bunkeflostrand. Området kommer även att ha egen service såsom skola (F-9), två förskolor, livsmedelsaffär och annan centrumverksamhet. Planen tillåter dessutom icke-störande verksamhet i bottenvåningen i hela detaljplanen.*
- 2. Planbeskrivningen har kompletterats med en karta över hållplatslägen. Alla gång- och cykelvägar i området är separerade vilket gör dem mer attraktiva och lättillgängliga.*
- 3. Enligt gjorda bullerberäkningar påverkas inte bullernivåerna nere i Kalkbrottet vid en utbyggnad av planområdet. I detaljplanen har en planbestämmelse lagts till: "fasadbelysning och belysning av trafikytor ska utformas och placeras så att ljusföroreningar mot Kalkbrottet undviks" för att i möjligaste mån undvika att ljus stör ner i Kalkbrottet. Kvartersmarken har placerats med ett respektavstånd till Kalkbrottet på minst 50 meter plus fem meter erosionsmån. De höga byggnaderna ligger sedan minst tio meter in på kvartersmark, dvs det är minst 65 meter till kalkbrottskanten. Malmö Stad är klar över att exploateringen kan innebära en störning på Kalkbrottet och att upplevelsen hos besökare av brottet kan påverkas. Detta är en avvägning som görs mot behovet av att uppnå en hög urban täthet i utbyggnadsområdena innanför ringvägarna.*
- 4. I arbetet med att ta fram detaljplanen utgår vi från att hela kalkbrottet är ett Natura 2000-område.*
- 5. En fördjupad utredning är gjord där man har tittat extra noga på påverkan på skyddade naturtyper och arter inom Natura 2000-området. Tillrinningen till Kalkbrottet påverkas endast i det övre sedimentlagret och branterna med den utpekade klippvegetationen ligger i huvudsak längre ner i Kalkbrottet. Vid infiltration av dagvatten till sedimenten enligt föreslagna dagvattenlösningar uppkommer heller ingen påverkan på hydrologin i Kalkbrottets väggar. Klippvegetationen bedöms därmed inte påverkas negativt.*
- 6. En anmälan om tillståndsansökan angående planens påverkan på Natura 2000-området har lämnats in till Länsstyrelsen.*
- 7. En utredning angående luftkvalitets påverkan av byggnationen är gjord som visar att inga miljö kvalitetsnormer kommer att överskridas till följd av exploateringen. Den ytterligare belastning som alstras i centrala Malmö, på utsatta punkter där man idag mäter överskridanden, beräknas till $< 1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ för kvävedioxid.*

Samtidigt utgör den tillkommande trafiken i dessa punkter ca 1 % av det trafikflöde som prognostiseras för år 2020.

8. *En ny, mer detaljerad bullerutredning är gjord och plankartan och planbestämmelser är kompletterade enligt denna utredning.*
9. *Plankartan har kompletterats med en bestämmelse angående förorenad mark.*
10. *En anmälan om dispens från Artskyddsförordningen har lämnats in till Länsstyrelsen.*
11. *Planbeskrivningen har kompletterats med en karta över område med biotopskydd och förklarande text.*

Lantmäterimyndigheten Malmö stad meddelar i skrivelse 2012-04-04

Allmänna kommentarer

Där det står i texten att ”nya ledningar kan läggas inom allmän platsmark och kvartersmark reserverat för gemensamhetsanläggning” bör man förtydliga att det är de allmänna ledningarna som kan läggas inom allmän platsmark och de enskilda inom gemensamhetsanläggning. För allmänna ledningar bildas ledningsrätt och för eventuellt privata ledningarna gemensamhetsanläggning eller servitut. En viss sammanblandning har skett i texten under bl. a fastighetsbildning. Om allmänna skall läggas inom kvartersmark skall marken vara reserverad med ett u-område. (1)

Fastighetsbildning

Fastigheten Bunkeflostrand 3:1 berörs även av planen och skall därför tas med både under rubriken ”fastighetsbildning” och rubriken ”konsekvenser för fastigheterna”. Även kartskissen på s 38 ska kompletteras med fastigheten. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Texten i planbeskrivningen kompletteras och ändras.*
2. *Planbeskrivningen har kompletterats i enlighet med yttrandet.*

KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

Tekniska nämnden meddelar i skrivelse 2012-05-23 att

Allmänt

Tekniska nämnden är positiv till planförslagets struktur som helhet, och kan konstatera att många av synpunkterna från planprogrammet har beaktats i detaljplaneförslaget. Det finns dock en del frågor som bör diskuteras vidare i samråd med gatukontoret och fastighetskontoret innan utställningen. Det gäller framförallt utformningen av gatunätet och i någon mån frågan om hur bebyggelsen kan påverka kalkbrottet.

Kalkbrottet

I planprogrammet framhålls kalkbrottets kvaliteter och bevarandevärden under ”Tidigare ställningstagande” och i MKB:n. Tekniska nämnden är klar över att exploateringen kan innebära en störning på kalkbrottet och att upplevelsen hos besökare av brottet kan påverkas av höjda bullervärden, ökade ljusstörningar och en ökad visualisering av byggnader. Som framgår av kommunfullmäktiges beslut kring de redan genomförda bostäderna norr om kalkbrottet är detta en avvägning som görs mot behovet av att uppnå en hög urban täthet i utbyggnadsområdena innanför ringvägarna.

Malmö har få platser som upplevs tysta och vilda. Kalkbrottet är därför en unik och viktig plats. I områdena runt brottet bör hög urban täthet i möjligaste mån kombineras med minimerad påverkan i form av ljud, ljus och visuella intryck på brottet som naturmiljö och besöksplats. Speciellt under byggtiden är det viktigt att ljud och ljus stör djurlivet i så liten utsträckning som det bara går. Speciellt rovfågarna är känsliga för tillfälliga störningar. (1)

Bebyggelsen väster om huvudgatan innebär ett bullerskydd mot brottet, vilket är positivt. För att minimera risken för ökade bullernivåer i kalkbrottet bör ytterligare bebyggelse övervägas i luckorna som ligger i linje med föreslaget parkstråk, torget och den sista öppna delen upp emot huvudgatan. Om exploateringen skulle innebära ökat buller ner i brottet, jämfört med dagens nivåer, bör bullerskyddande åtgärder i form av t ex bullerplank eller vallar övervägas. (2)

Möjligheten att ta sig ner på de ”djupa, befintliga avsatserna” i kalkbrottet från grönstråket kräver att både säkerheten kan garanteras och att reservatsföreskrifter följs. (3)

Parker och gröna stråk

Den föreslagna långsträckt öst-västliga parken uppfattas mer som ett grönt brett stråk än en stadsdelspark och kommer dessutom fungera som en vindkil genom området. För att de boende skall få en skyddad och lugn stadsdelspark bör det övervägas att även placera en större parkyta centralt inom bostadsområdet. (4)

Naturområdet i söder bör omnämnas i planbeskrivningen. Tanken är att naturområdet ska stå kvar oförändrat och fortsatt nyttjas av scouterna, som även ska vara kvar i den befintliga ekonomibygnaden intill naturområdet. I planprogrammet står det ”bevara scouternas skog/förvildad park”. (5)

Publika evenemang måste säkras avseende parkering och teknisk försörjning. (6)

I övrigt behöver följande gröna frågor på plankartan och illustrationen ses över:

Parkrummen bör få användningsbestämmelsen *lek* samt *hund*. (7)

Ytan med beteckningen TORG₂ mellan grön kil i nord-sydlig riktning känns inte motiverad. Det borde också vara PARK. (8)

Gränsen mellan LOKALGATA och GC-VÄG i planområdets nordöstra del bör flyttas norrut, så att infarten till fastigheternas parkering sker via lokalgatan. (9)

Möjligheterna att ta sig grönt i öst-västlig riktning genom området är bristfälliga i den norra delen. (10)

Delar av illustrerad trädplantering väster om dagvattenmagasin kolliderar med ledningar i mark. (11)

Höjdsättning och förgårdsmark

Höjder saknas generellt på plankartan. Exploatören måste redovisa höjderna. Det framgår av planbeskrivningen att huvudentréer ska vara placerade mot allmän platsmark och att byggnad mot allmän förgårdsmark kommer att ha sockelhöjder på upp till 1 m. Dessa höjdskillnader måste lösas på kvartersmark. Det gäller även säkerställande av utrymning/brandkrav och tillgänglighet för samtliga byggnader.

Entréer mot allmän platsmark ska vara anpassade så att entrédörrar m.m. ej gör anspråk på allmän platsmark. (12)

Skola och förskola

Det är positivt att skolområdet i den södra delen av planområdet placeras i anslutning till naturområdet. Samtidigt medför det att skolorna och förskolorna kommer att vara ensligt placerade under en lång tid, eftersom ytan direkt norr om skoltomterna inte detaljpaneläggs i detta skede. Det bör därför uppmärksammas att det finns viss risk för skadegörelse, eftersom naturlig övervakning av skolområdet på kvällar och helger saknas.

Förskoletomten i norr är utsatt för buller och luftföroreningar. Vilka åtgärder som krävs för att förebygga de problemen måste utredas, t.ex. kan en skärmande byggnad eller annan skärmåtgärd behöva uppföras. Vidare är den befintliga byggnaden inte anpassad till förskoleverksamhet. Det bör i ett tidigt skede ses över huruvida byggnaden går att anpassa till förskoleverksamhet till rimlig kostnad eller om det är mer lämpligt att riva och bygga nytt. Alternativt kan förskolan flyttas in i området och lokaliseras i anslutning till den kommande planskildheten under Annetorpsvägen.

De föreslagna tomternas storlek och utformning bör också ses över i ett tidigt skede, så att det går att få in den typ av skolbyggnad som är önskvärd, samtidigt som angöring och parkering till skoltomterna kan lösas på kvartersmark. Den planerade skolbyggnaden i söder bör tillåtas i tre plan istället för två.

För att främja hållbara transportsätt måste barn och föräldrar kunna gå och cykla till skolor och förskolor på ett säkert sätt. Det är därför viktigt att säkerställa en trygg och säker trafikmiljö runt skolor/förskolor. (13)

Parkering

Redan nu bör en helhetslösning för parkering i området redovisas. Ett underskott på 105 parkeringsplatser är inte acceptabelt.

Parkering ska i första hand ske på kvartersmark och bör därför inte redovisas på gatorna i planen. Parkering i gaturummen byggs endast om det finns behov av korttidsuppställning vid affär e.dyl. (14)

Gator och cykelvägar

Planen medger en breddning av Annetorpsvägen till 4-filig väg. Samtidigt är det viktigt att beakta mjuka värden såsom upplevelse av gaturum, stadsmässighet etc. Utvidgningen av vägen bör inte påverka existerande trädallé och träd på Limhamns kyrkogård. I planbeskrivningen betonas Limhamns kyrkogård som ett område med högt naturvärde (tredje nivån). Kyrkogården bör även i fortsättningen få behålla ett respektfullt avstånd till Annetorpsvägen. (15)

Gatusektioner ska ses över i samråd med gatukontoret. Det ska t.ex. längs kommunala gator finnas en 2,0 m bred gångbana på allmän platsmark och en 1,0 m bred skyddsremsa mellan cykelbana och bilkörbana. Flera sektioner visar stora träd, fast utrymme saknas för trädplanteringar. Avstånd mellan fasad och träd ska vara 5 m, även mot balkonger och burspråk. (16)

Tekniska nämnden ifrågasätter behovet av allmän tillgänglighet till de smala gatorna med benämningen GÅGATA (P). Motsvarande gator i resten av planområdet ligger på kvartersmark. Dessa ytor kommer sannolikt att vara underbyggda av garage och upphöjda 60 cm. Det medför att det är svårt att säkerställa tillgängligheten för funktionshindrade. (17)

I övrigt behöver följande trafikfrågor på plankartan och illustrationen ses över:

Systerbrunnsvägen är för smal för att göras till en allmän gata, men tillgängligheten för allmän gång- och cykeltrafik måste säkras. (18)

Gränsen mellan LOKALGATA och GC-VÄG i planområdets nordöstra del bör flyttas norrut, så att infarten till fastigheternas parkering sker via lokalgatan. (19)

Utformningen av korsningen mellan nya huvudgatan och öst-västliga lokalgatan måste studeras närmare. Det kan eventuellt bli nödvändigt med en signalkorsning på platsen, vilket kan innebära att gränsen mellan gata och kvartersmark måste ändras. (20)

Alla korsningar måste ses över vad gäller hörnavskärningar för att skapa fri sikt. Detta gäller även utrymme för gångbana runt hörnen. (21)

Benämningen *torg* i lokalgatorna känns för styrande. Platsbildningar möjliggörs ändå genom lokalgatornas utformning. (22)

Det ska enligt cykelplanen finnas en cykelbana i öst-västlig riktning i parkkilens norra kant. Detta bör framgå av illustrationen. (23)

Utfartsförbud måste ses över i hela planområdet, så att det framgår var tänkta in/utfarter till parkeringsgaragen ska placeras. (24)

Enligt cykelplanen ska det finnas ett nord-sydligt huvudcykelstråk längst i öster i gränsen mot koloniområdet. Ur tillgänglighets- och orienterbarhetssynpunkt

bör detta vara sammanhängande och inte gå ömsom på cykelbana och ömsom längs lokalgata. (25)

Plangränsen bör utvidgas till Kalkstensvägen/Utsiktsplatsen och Sunnaväg för att inom planen möjliggöra en cirkulationsplats. (26)

Minsta erforderliga avstånd mellan överkörningsbart garagetak och överyta samt axeltryck på LOKALGATA (P) bör definieras som planbestämmelse. (27)

Förgårdsmark redovisas i sektioner men är inte markerade på plankartan. Även vid HUVUDGATA bör minst 1 m förgårdsmark finnas. (28)

Cirkulationsplatsen vid HUVUDGATAN i norr bör flyttas söderut, så att inte kyrkogården berörs. Det medför också att nätstationen inte behöver flyttas. (29)

Trädplanteringar ska illustreras längs Annetorpsvägen. (30)

Tunneln måste utredas utrymmesmässigt och den bör planläggas även norr om Annetorpsvägen. (31)

Buller

De fastigheter som ligger utmed trafikerad gata fungerar som bullerskydd för fastigheterna längre in i kvarteret. För att de inte ska utsättas för störning från trafiken måste kompensationsåtgärder genomföras för dessa bostäder.

Fastigheterna måste ha genomgående lägenheter och hälften av boningsrummen i varje bostad måste ha en tyst sida. Under STÖRNINGSSKYDD på plankartan bör den sista meningen ändras till ”Hälften av boningsrummen *i varje bostad* ska vetta mot tyst sida där ekvivalentnivån *utomhus* ej överskrider 45 dBA”.

I planbeskrivningen omnämns Miljöprogram för Malmö stad 2003-2008. Detta är ett utgången dokument. För buller hänvisas till Boverkets allmänna råd 2008:1 om buller i planeringen samt infrastrukturpropositionen 1996/97;53 som anger riktvärden för trafikbuller. Följande riktvärden ska hållas:

30 dBA ekvivalentnivå inomhus

45 dBA maximalnivå inomhus nattetid

55 dBA ekvivalentnivå utomhus vid fasad

70 dBA maximalnivå vid uteplats i anslutning till bostad. (32)

Genomförandefrågor

De sista två punkterna på s. 35 om vad som kan behandlas vidare i exploateringsavtal är inte relevanta och ska strykas. Däremot ska det framgå under rubriken EKONOMISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR på s. 36 att exploateringsavtalet inte bara reglerar kostnader för utbyggnad av allmän platsmark, utan även fastighetsbildning, avstående av mark, markförvärv etc.

Fastighets AB Limhamns Kalkbrott (Heidelberg Cement Sweden AB) är lagfaren ägare till fastigheten Limhamn 155:355. Det bör dock förtydligas att Malmö kommun genom avtal äger viss del. Fastigheten omnämns på flera ställen i texten.

För fastigheten Limhamn 154:308 bör det framgå att marken är utarrenderad till kyrkan. (33)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Minimering av störning under byggtiden kommer att regleras i exploateringsavtalet.*
2. *Enligt gjorda bullerberäkningar ökar inte bullernivåerna i kalkbrottet med dessa öppna ytor.*
3. *Detta regleras vid ett eventuellt anläggande.*
4. *I nord-sydlig riktning finns också ett större grönstråk med mindre parkrum för lek och vistelse. Parken i öst-västlig riktning planeras relativt öppen för att ta tillvara utsikten över kalkbrottet bort mot Öresundsbron.*
5. *Planbeskrivningen har kompletterats med text om naturområdet.*
6. *Detta är inget som regleras i detaljplanen.*
7. *Plankartan har kompletterats med dessa bestämmelser.*
8. *Beteckningen TORG₂ har ändrats till beteckningen PARK på plankartan.*
9. *Gränsen har flyttats i plankartan.*
10. *För att få till en bra förskoletomt i norra området har detta gjort att det är bristfälligt att röra sig i grönt i öst-västlig riktning.*
11. *Illustrationsplanen är ändrad.*
12. *Plankartan har kompletterats med höjder. I plankartan finns bestämmelse på förgårdsmark på 0.5 och 1.0 meter där höjdskillnaderna löses.*
13. *Den norra förskoletomten är flyttad längre söderut och har nu ett bostadshus mellan sig och Annetorpsvägen. Skolan och förskolornas tomtstorlek är anpassade efter samarbete med Fastighetskontoret/Lima och Stadsdelsförvaltningen. En utredning är gjord på skicket på Blåseberga gård. Gården är i dåligt skick men det är önskvärt att gården bevaras eller om den rivs att det nya huset placeras på samma ställe. Angöring och parkering ska lösas på kvartersmark. Höjden på skolbyggnaden i söder har ändrats till tre våningar. Det centrala nord-sydliga parkstråket knyter an till båda förskolorna och skolan så barn och dess föräldrar kan ta sig tryggt och säkert både gåendes och cykelandes till skola/förskola.*
14. *All parkering till bostadshuset lösas på kvartersmark. Däremot finns behov av några korttidsparkeringsplatser längs huvudgatan och lokalgatorna då planen tillåter centrumverksamhet vid torget och icke-störande verksamhet i bottenvåningen i hela planen.*
15. *Den befintliga pilraden planeras till största delen att sparas. Även träden på kyrkogården sparas då cirkulationsplatsen är flyttad längre söderut och inte påverkar kyrkans område.*
16. *Gatusektionerna har setts över i samarbete med Gatukontoret.*

17. Stadsbyggnadskontoret anser det viktigt att dessa passager ut mot Kalkbrottet är kommunala för att säkerställa att rekreationsområdet är lättillgängligt för alla. Undersökningar visar att det går att säkerställa tillgängligheten i dessa gator.
18. Systerbrunnsvägens bredd är nu utredd och området har ändrats på plankartan och en sektion är uppförd med separat gång- och cykelväg.
19. Gränsen har ändrats.
20. Utformningen har ändrats men plankartans gränser har inte behövt ändras.
21. Plankartan har kompletterats med en generell planbestämmelse om att "Fri sikt ska beaktas genomgående i utformning av korsningar. Hörnavskärningar, enligt illustration på plankartan, ska utföras så att sikten säkras och med minska fria höjd 4.7 meter".
22. Benämningen har tagits bort på plankartan.
23. Illustrationsplanen har ändrats.
24. Plankartan har kompletterats med utfartsförbud.
25. För att cykla söderut finns cykelväg på den nya östvästliga lokalgatan och sedan längs den nya nordsydliga huvudgatan. Cykelstråket rakt söderut från gång- och cykeltunneln har lagts i lokalgata då trafikmängden har bedömts som låg.
26. Detta är en för komplex fråga för att ta med i granskningskedet. Cirkulationsplatsen bör behandlas i en separat detaljplan.
27. Planbeskrivningen är kompletterad under Tekniska genomförande frågor/ byggnadsteknik med texten "allmän plats som medger underbyggnad ska tala axeltryck i enlighet med BKR/BBR (eurokoder)" tillagd.
28. En generell planbestämmelse som reglerar avståndet mellan byggnad och fastighetsgräns till 1 meter längs huvudgata och lokalgata i öst-västlig riktning och 0.5 meter vid lokalgata i nord-sydlig riktning.
29. Cirkulationsplatsen är flyttad längre söderut och berör inte längre kyrkogården.
30. Illustrationen har kompletterats med träd.
31. En beräkning av tunnelns bredd är gjord inför samrådet. Planläggning norr om Annetorpsvägen är inte nödvändig då markanvändningen Park medger byggande av tunnel.
32. Detaljplanens handlingar har justerats för att stämma överens med Malmö Stads nyligen godkända tillämpningsskrift om trafikbuller.
33. Planbeskrivningen har justerats i enlighet med yttrandet.

Miljönämnden meddelar i skrivelse 2012-04-25 att

Emma Widman (FP) föreslår tillägg om att återvinningsstationen inte bör placeras i närheten av förskolan.

Ordföranden yrkar ändring i enlighet med Emma Widmans förslag.

Bakgrund

Detaljplanen har föregåtts av ett Dialog-pm 2007, som behandlade Limhamns kalkbrottsområde samt av ett planprogram 2009, för området öster och söder om kalkbrottet i Limhamn.

I yttrande över Dialog-pm förespråkade miljönämnden (2008-01-29, § 12) en högre exploateringsgrad av området och ville se ett mer effektivt markutnyttjande samt en anpassning av bebyggelsen till Östra Kalkbrottsgatan som genomfartsled.

I yttrandet över planprogrammet förordade nämnden (2009-09-21, § 120) bland annat att Stadsbyggnadskontoret skulle arbeta vidare med alternativ 2, det förslag med högre exploateringsgrad, eftersom det visade på mer effektivt markutnyttjande. Man pekade också på vikten av att Östra Kalkbrottsgatan, och bebyggelsen utmed den, utformas på ett sådant sätt att en bra boendemiljö tillskapas och ljudkvaliteten i naturområdet längs kalkbrottet säkerställs, med tanke på de höga trafikmängder som väntas på sträckan. Man efterfrågade även en studie av möjligheten att förlägga Östra Kalkbrottsgatan i den nu befintliga vägens sträckning. Nämnden framförde också en viss tveksamhet till förskolan placerad utmed Annetorpsvägen, detta med avseende på de höga trafikmängderna.

Förvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen tillstyrker rubricerat förslag till detaljplan under förutsättning att följande beaktas och arbetas in i dokumentet. Stadsbyggnadskontoret har arbetat vidare med alternativ 2 från planprogrammet och även höjt exploateringsgraden från planprogrammets 0,5 till samrådsförslagets 0,9. Miljöförvaltningen ser det som positivt att exploateringsgraden höjts, men anser att man bör kunna öka exploateringsgraden ytterligare i ett läge som detta, dels eftersom man tar jordbruksmark i anspråk och dels eftersom en tät och blandad bebyggelse dessutom på ett effektivare sätt kan nyttja investeringar i infrastruktur och liknande samtidigt som behovet att transportera sig med bil minskar om man har tillgång till ett varierat utbud i sin närhet. (1)

Miljöförvaltningen har fått kännedom om att Östra Kalkbrottsgatans placering har varit föremål för många diskussioner innan det förslag som visas i detaljplanen slutligen valdes. En östligare dragning skulle möjligen inneburit en minskad risk för störningar i Kalkbrottet och miljöförvaltningen anser därför att för- och nackdelar för de olika alternativen bör redovisas i detaljplanen (så att man enkelt kan jämföra de olika alternativen), samt hur man resonerat då man valt den nuvarande placeringen. (2)

Det saknas även underlag till varför naturområdet vid Kalkbrottets kant ska vara just 50 m brett. Är det tillräckligt för att kunna upplevas som ett attraktivt rekreationsområde samt tillräckligt ur ett skyddsavståndsperspektiv för ljus, ljud och föroreningsrisk till Natura 2000-området, samt ur dagvattenhanteringsperspektiv? (3)

Avsnittet om trafikbuller i planbeskrivningen bör revideras så att det inte hänvisar till *Miljöprogram för Malmö stad 2003-2008* eftersom detta inte längre gäller. Dessutom bör riktvärdet för befintlig bebyggelse strykas, då det är felaktigt. Planbeskrivning och plankarta ska revideras och förtydligas så att det framgår att kompensationsåtgärder ska vidtas för de bostäder där riktvärdet vid fasad överskrids, samt att de bostäderna även ska vara genomgående. (4)

Hela planbestämmelsens formulering om störningsskydd bör ses över eftersom den innehåller felaktigheter, som att 30 dBA ekvivalentnivå gäller endast nattetid och endast i boningsrum. (5)

Eftersom bebyggelsen längs med Annetorpsvägen och den nya nord-sydliga huvudgatan kommer att fungera som bullerskärmar för områdena innanför är det viktigt att dessa byggs först, så att den bullerskyddande effekten är på plats redan från start. (6)

Både den planerade förskolan vid Annetorpsvägen och skolan vid den nord-sydliga huvudgatan kommer till viss del att vara utsatta för höga trafikbullernivåer. Illustrationsplanens placering av skola är ur trafikbullersynpunkt mindre bra. Om man istället placerar skolbyggnaderna som skärm mot trafikbullret kan en bättre ljudmiljö på skolgården uppnås. För både skola och förskola bör trafikbullerfrågan utredas ytterligare och även en utredning om luftkvaliteten måste tas fram eftersom barn är känsligare för luftföroreningar än befolkningen i allmänhet och nyetablering därför inte bör ske på platser där halten kvävedioxid förväntas överstiga de 20 µg/m³ i årsmedelvärde som anges i det nationella miljömålet Frisk luft. Visar utredningarna att detta inte klaras förutsätter miljöförvaltningen att alternativa placeringar tas fram. (7)

Miljöförvaltningen önskar en beskrivning av var de två ute-avdelningarna på respektive förskola kommer att ha sin utevistelse. Förvaltningen anser att ute-avdelningars utevistelse bör förläggas till en så "naturlig" och varierad miljö som möjligt. Förvaltningen anser inte heller att man helt kan räkna bort uteyta på förskolegården för ute-avdelningarnas barn, eftersom de sannolikt stundtals kommer att vistas även på förskolans gård. För att säkerställa en så kvalitativ utemiljö som möjligt för skolan och förskolorna bör även lekvärdesfaktorn tas med i planen. I planbeskrivningens avsnitt om markföroreningar anges att det på plankartan ställs krav på att marken är kontrollerad och åtgärdad för sitt nya ändamål. Någon sådan bestämmelse återfinns inte och bör därför läggas till. (8)

Planen beskriver mycket knapphändigt hur avfallshantering och cykelparkering ska lösas. Miljöförvaltningen vill framföra att man i flerbostadshusen bör kunna integrera avfallshantering och cykelförråd i byggnaderna, för att undvika att bostadsgårdarna främst blir en plats för sophantering och cykelförvaring, istället för att kunna utnyttjas som mötesplats, grönområde och liknande. Det bör dock finnas gott om cykelparkeringar även i markplan, vilka bör förläggas på för cyklister smidiga ställen. I den slutliga parkeringsutredning som ska tas fram bör just cykelparkeringsfrågan ges större utrymme än vad som framgår av planbeskrivningen i detta förslag. (9)

Placering av återvinningsstation bör planeras i samråd med miljöförvaltningen, för att minska risken för att störningar uppstår. (10) Miljöförvaltningen anser att det är av yttersta vikt att de åtgärder som föreslås i miljökonsekvensbeskrivningen verkligen genomförs. Speciell hänsyn bör tas till pilgrimsfalkens häckningstider, eftersom påverkan vid denna häckningsplats inte bara påverkar detta område, utan undergräver hela den skånska populationen. Miljökonsekvensbeskrivningen bör fördjupas när det gäller hur nattaktiva djur, som t.ex. paddor, kan påverkas av ljus från den tillkommande bebyggelsen. (11)

Avsnitten i planbeskrivningen om dagvatten och miljö kvalitetsnormer för vatten behöver utvecklas och utredas ytterligare. Nedan följer några av miljöförvaltningens kommentarer, men avsnitten kan med fördel utvecklas i samråd med miljöförvaltningen.

Andel hårdjord yta ökar i och med exploateringen och dagvatten måste hanteras. Området består i stort av lerhaltig mark vilken är svår att infiltrera genom. Det nämns dock att sand är mer infiltrationsbenägen, vilket stämmer, men om eller var en sådan yta som skulle kunna tillåta infiltration finns inom planområdet redovisas ej, vilket bör göras. Generellt bör genomsläppliga områden pekats ut och möjlighet att infiltrera redovisas. (12)

Dagvatten från gator och parkeringsytor blir förorenat och betraktas som ett avloppsvatten. Allt avloppsvatten ska renas innan det når recipient och åtgärder för att förhindra att recipienten förorenas ska därför vidtas. Miljö kvalitetsnormer för berörda vattenförekomster ska redovisas i planen och planen ska visa att miljö kvalitetsnormen för vatten inte påverkas eller försämrats. Belägg för påståendet att dagvattnet inte skulle påverka miljö kvalitetsnormen för berörda vattenförekomster negativt saknas i underlaget till planen. (13)

Det är tveksamt om det är en lämplig lösning att påföra stadens (i vissa områden) redan hårt belastade kombinerade system för dagvatten och spillvatten ytterligare dagvatten. Istället bör man se över möjligheten till lokalt omhändertagande eller avledning åt annat håll. Det måste dock beaktas att hydrologin i kalkbrottet inte får förändras varken kvantitativt eller kvalitativt. Det bör även göras en utredning om hur det ska gå till för att samma mängd vatten ska tillföras kalkbrottet och hur det på samma sätt som idag kan fortsätt sippra genom kalkbrottets väggar. (14)

Även närheten till Natura 2000-områden ska tas i beaktande särskilt när området omvandlas från jordbruksmark med förhållningsregler kring bekämpningsmedelsanvändning till bostadsområden där bekämpningsmedelsanvändningen inte alls är reglerad på samma vis. Det finns risk för att Natura 2000-området skulle kunna för en högre belastning av bekämpningsmedel och andra föroreningar än i dagsläget varför detta bör undersökas och utredas ytterligare. Kanske bostadsområdet bör beläggas med begränsning av kemikalieanvändning för att skydda naturen och miljön i kalkbrottet. (15)

Barnkonventionen har beaktats vid handläggningen av detta ärende genom att förvaltningen i yttrandet ställt krav rörande trafikbuller- och luftkvalitetsfrågor och även på skolgårdens och förskolegårdarnas utformning, vilket ska säkerställa att barn får en bra miljö att vistas i.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Om området byggs ut enligt de byggrätter som plankartan tillåter är e-talet 1.2. Stadsbyggnadskontoret ser ingen möjlighet att öka tätheten i detta förslag. Skolfastigheterna i söder, naturområdet längs kalkbrottet och halva östvästliga parken räknas inte in i e-talet. Texten angående maximala e-talet är kompletterat i planbeskrivningen.*
- 2. Syftet med den nya nordsydliga gatan är att avlasta övriga gatunätet, inte minst Annetorpsvägen och Bispgatan norr om planområdet. Placeringen av gatan har styrts av flera olika faktorer. De huvudsakliga faktorerna som styr placeringen är att inte anlägga en korsning vid Bispgatan utan styra trafiken västerut till Sunnavägen som har större möjligheter att ta hand om trafiken in till centrum. Detta har lett till att korsningen skulle vara väster om Bispgatan och detta i sin tur resulterade i att korsningen fick läggas väster om Blåseberga gård då det är viktigt att bevara vegetationen på denna fastighet.*
- 3. I den geotekniska utredningen gjordes bedömningen att byggnader skulle placeras minst 25 meter från Kalkbrottets kant. Stadsbyggnadskontoret gjorde bedömningen att utöka avståndet till 50 meter för att skapa en känsla av naturområde och för att skapa ett respektavstånd mot naturmiljön i Kalkbrottet. Utöver detta finns avsatt 5 meter för beräknad erosion av marken.*
- 4. Detaljplanens handlingar har justerats för att stämma överens med Malmö Stads nyligen godkända tillämpningsskrift om trafikbuller.*
- 5. Se punkt 4.*
- 6. Bullerberäkningar ska lämnas in vid bygglovsansökan där denna fråga behandlas.*
- 7. Enligt bullerutredning och utredning av luftkvalitén överskreds inte riktvärdena för den norra förskolan varken vad gäller buller eller luftkvalitén. Stadsbyggnadskontoret har dock ändå valt att flytta förskolan ett kvarter söderut, dvs in i området, för att ge barnen en bättre utemiljö.*
- 8. Texten med ute-avdelning har tagits bort och beräkningarna har gjorts om. En planbestämmelse för sanering av markföroreningen har lagts till.*
- 9. Planbeskrivningen har kompletterats med text angående avfallshantering och cykelparkering.*
- 10. Återvinningsstationen är placerad centralt där folk planeras röra sig, vid parkeringsplatsen intill mataffären.*
- 11. De åtgärder som förslås i miljökonsekvensbeskrivningen regleras i detaljplanen, är utredda eller kommer att regleras i ett exploateringsavtal. I den gjorda miljökonsekvensbeskrivningen har alla djur beaktats. En planbestämmelse angående reglering av ljus mot Kalkbrottet har lagts till.*

12. En utredning av geohydrologin är gjord som visar var dessa områden finns. Denna karta med kompletterande text är tillagd i planbeskrivningen. Tanken i detaljplanen är att leda dagvattnet till dessa genomsläppliga zoner och där ge möjlighet att infiltrera för att inte störa den geohydrologiska balansen.
13. I den gjorda utredningen "PM utredning för VA och höjdsättning" visas exempel på hur parkeringsplatser kan göras genomsläppliga för dagvatten. En planbestämmelse om genomsläppliga parkeringsplatser har lagts till på plankartan. Planbeskrivningen har kompletterats med text.
14. Dagvattnet som leds söderut kommer, förutom kravet att 50 % av dagvatten från hårdgjorda ytor ska ledas över genomsläppliga ytor, fördröjas i den östvästliga parken som är planerad i planområdets södra del innan det släpps på i de kommunala ledningarna.
15. Reglering av bekämpningsmedel får inte regleras i en detaljplan.

Särskilt yttrande från Folkpartiet Liberalerna och Moderaterna i Miljönämnden:

Folkpartiet Liberalerna och Moderaterna anser att när nämnden skall yttra sig över samrådshandlingar bör man visa mycket tydligt på vilka lagar och förordningar man hänger upp sitt yttrande på och inte i så stor utsträckning på ett massa tyckande och vad man anser skulle vara bäst även inom områden som inte tillhör miljönämnden.

Fritidsnämnden meddelar i skrivelse 2012-04-02 det föreslagna planförslaget möjliggör enligt planförfattarna byggande av grundskola med idrottshall för upp till 600 elever. I planförslaget föreligger dock ingen ytterligare presentation av planeringen av idrottshallen.

Förvaltningen vill göra planförfattaren uppmärksamma på att en tydligare beskrivning av planeringen av idrottshallen behövs för att planförfattarna ska kunna göra en helhetsbedömning av hur stor den totala byggnadsarealen kommer uppgå till. Förvaltningen anser att sporthallsytor är viktiga att ha beskrivna i föreslagna planförslag dels för att kunna få ett tydligare grepp om den totala byggnadsarealen samt för att underlätta planeringen av övriga ytor i planförslaget.

Planförfattarna har angett den totala arealen för skolbyggnaden och utemiljö till ca 13800 kvm. Förvaltningen efterfrågar klarhet kring hur stor yta av den totala ytan på 13800 kvm man planerar att idrottshallen ska uppta. Fritidsförvaltningen menar att det bör finnas tydligare beskrivningar av den planerade idrottshallen där mått på verksamhetsyta, omklädningsrum, korridorsytor, entréer och redskapsrum är presenterade.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med beräkningar för detta.

Limhamn-Bunkeflo stadsdelsfullmäktige meddelar i skrivelse 2012-04-26 att Stadsdelsfullmäktige har tagit del av förslag till detaljplan för Elinelunds gård och menar att det är angeläget att i området skapa en blandad bebyggelse med ett varierat utbud av bostäder, verksamheter, kommunal service och rekreationsområden. Det är vidare viktigt att den fysiska planeringen möjliggör ett brett och blandat bostadsutbud med olika bostadstyper för att motverka segregation.

Det är i huvudsak nya omfattande bostadsområden med boendeservice som planeras i området och detta ställer stora krav på utökad kommunal service och ytterligare lokaler för skola och förskola. Befintliga närliggande skolor är Djupadalskolan och Bergaskolan. Kapaciteten i dessa skolor är i dagsläget fullt nyttjad och det finns i nuläget inga planer på någon utbyggnad i anslutning till befintliga skolor. I förslaget räknar man med att det aktuella detaljplanområdet kommer att generera ett behov av 125 förskoleplatser och 300 grundskoleplatser. Stadsdelsfullmäktige vill dock framföra att stadsdelsförvaltningen planerar skol- och förskoleverksamhet utifrån behovsbilden i hela stadsdelen och inte endast utifrån det aktuella utbyggnadsområdet. (1)

Stadsdelsfullmäktige ser positivt på att avsätta mark inom området för en skola och anser att planen ska möjliggöra skola för 600 elever och idrottshall.

Planförslaget medgör även mark för två förskolor med sex avdelningar vardera. Stadsdelsfullmäktige förordar en annan placering av den norra förskoletomten. På, den i förslaget anvisade tomten, ligger Blåseberga gård som föreslås bevaras och rustas upp som förskolelokal. Placeringen av gården på tomten är dock inte bra utifrån ett verksamhetsperspektiv då den innebär att förskolans uteytor gränsar till Annetorpsvägen med risk för buller och luftföroreningar. Vidare menar stadsdelsfullmäktige att beräkningarna i förslaget när det gäller barnens behov av inne- respektive uteytor måste ses över då de inte överensstämmer med miljöförvaltningens vägledning vid nyetablering av lokaler för barnomsorg. (2)

Stadsdelsfullmäktige vill understryka vikten av att stadsbyggnadskontoret planerar in skoltomt och förskoletomter i det läge av planområdet där byggföretagen planerar att påbörja byggnationen. Byggföretagen bygger ut etappvis utifrån dagvattenförsörjning och VA-arbete och det är av stor vikt att tomterna som avser kommunal service finns med bland de första etapperna. Detta för att kunna tillgodose de boendes skol- och förskolebehov i takt med att bostadsområdena färdigställs. (3)

Det är viktigt att man i planeringen av bostadsbebyggelse och kommunal service tar särskild hänsyn till trafiksäkra gång- och cykelvägar till aktuella skolor. Stadsdelsfullmäktige ser det som angeläget att etablera en trygg och säker korsning för gång- och cykeltrafikanter över Annetorpsvägen. I övervägandet av alternativa lösningar förordar stadsdelsfullmäktige alternativ två, planskild korsning med bro över Annetorpsvägen, utifrån trygghets- och säkerhetssynpunkt. (4)

En god kollektivtrafik är en förutsättning för ett attraktivt bostadsområde och angeläget ur miljö- och trafiksäkerhetssynpunkt. I nuläget är kollektivtrafikförbindelserna inte goda i området och stadsdelsfullmäktige ser positivt på förslaget om ny busshållplats längs Annetorpsvägen för att bättre försörja de nya bostäderna med kollektivtrafik mot Malmö centrum och Hyllie station. Stadsdelsfullmäktige menar dock att det även är angeläget att se över förbindelserna inom stadsdelen och göra det möjligt för boende att nå till exempel Limhamns Centrum. Stadsdelsfullmäktige anser vidare att det är viktigt att kollektivtrafiken redan från början ges god standard även om resandeunderlaget inte motiverar detta. I detta sammanhang är det angeläget med en nära dialog mellan Skånetrafiken/Region Skåne, som är trafikhuvudman, och Malmö stad. (5)

Hela kalkbrottet är klassat som område med högsta naturvärde. Stadsdelsfullmäktige menar att ytorna närmast brottskanten ska säkerställas som grönytor och att det är viktigt att noga utreda vilken påverkan planerad bebyggelse får på brottet när det gäller exempelvis visuell påverkan och trafikbuller från nya vägar. Detta för att kunna sätta in åtgärder för att minimera störningsrisken för växt- och djurliv. (6)

Stadsdelsfullmäktige vill påpeka vikten av att planera för en väl fungerande återvinning i området och menar att detta måste vara ett naturligt inslag i stadsbilden för att uppnå en ekologisk hållbar stad. Det krävs nytänkande inom detta område där man sätter individens vardag i centrum. De senaste åren har antalet återvinningsstationer blivit färre i Malmö, främst till följd av överklaganden och platsbrist. Denna utveckling måste vändas om stadens hållbarhetsambitioner och Malmöbornas rätt till en rimlig avfallshantering ska uppnås. För att uppnå detta måste behovet av mark för återvinningsstationer beaktas i stadsplaneringen och förvaltningarna inom kommunen måste samarbeta för att hitta nya beständiga platser. (7)

Stadsdelsfullmäktige har inget ytterligare att tillägga i ärendet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. I denna detaljplan planläggs för en skola för 600 elever och planområdet genererar, fullt utbyggt, 300 platser. Två förskolor planläggs för 240 barn och denna detaljplanen har ett behov av 125 barn. Detaljplanen täcker nästan dubbelt så många platser som den genererar.*
- 2. Den norra förskoletomten har flyttats ett kvarter söderut. Vid beräkning av skola/förskoletomt använder stadsbyggnadskontoret de riktlinjer som är framtagna i Malmö Stads Dialog-pm 2006:2.*
- 3. Den norra förskoletomten är placerad i det område som där utbyggnaden planeras starta. Skolan och den södra förskolan är placerade längre från detaljplanelagt område för att ta till vara på det goda läget intill naturområdet.*
- 4. Ett avvägande mellan trafiksäkerhet och trygghet måste göras och vid denna passage, mitt på Annetorpsvägen utan någon hastighetsdämpande korsning, är det inte trafiksäkert att korsa vägen i markplan. Då det planeras två*

förskolor och en skola i denna detaljplan görs bedömningen att många barn till dessa bor norr om Annetorpsvägen och måste alltså korsa vägen. Det är viktigt att göra säkra korsningar för barnen. I samband med cirkulationsplatsen längre västerut kommer en passage i markplan att göras i närheten av den planerade busshållplatsen.

5. *En dialog med Skånetrafiken har inletts.*
6. *Ett 50 meter brett rekreativstråk planläggs som Natur intill Kalkbrottet som ett respektavstånd. Utöver detta tillkommer 5 meter för eventuell erosion av marken. En bullerutredning är gjord där bullervärdena inte beräknas öka nere i Kalkbrottet.*
7. *En återvinningsstation är planlagd bakom centrumverksamheten i nordvästra delen av planen, en central plats där många människor rör sig.*

Särskilt yttrande från Miljöpartiet de gröna i Malmö i Limhamn-Bunkeflo stadsdelsfullmäktige.

Miljöpartiet lämnar ett särskilt yttrande i ärendet. Jag hänvisar även till Miljöpartiets tidigare särskilda yttranden i ärendet lämnat 2012-02-23 i Stadsbyggnadsnämnden (Ärende C6, Dp 4959) och 2009-11-12.

Stadsdelens yttrande

Stadsdelens yttrande till Stadsbyggnadsnämnden gällande Samrådshandlingar ”Detaljplan för Limhamn 155:504 m fl innehåller flera viktiga påpekanden. Här bland finns vikten av att vid förskoleutbyggnad följa miljöförvaltningens vägledning för ute- och inneytor, och att förskole- och skolutbyggnad måste ske parallellt med bostadsbyggandet, som ska vara varierat för att undvika segregation. Vikten av god kollektivtrafik betonas också i stadsdelens yttrande.

Gång- och cykeltunnel

Angående tunnelalternativet vill Miljöpartiet särskilt betona flera av dess nackdelar.

Gång- och cykeltunnlar är otrygga och upplevs som otrygga områden av flera stora grupper, främst äldre, kvinnor, flickor, skolbarn och funktionshindrade, men numera allt oftare även av män. Vid mörker och kvälls- och nattetid ökar riskerna och otryggheten ytterligare.

Gång- och cykeltunnlar under större gator och genomfartsleder skapar skarpa barriärer och skapar distans mellan stadsdelar som i sig ligger nära varandra, exemplen på denna effekt är alltför många i Malmö.

Plankorsning

Miljöpartiets generella uppfattning är att plankorsningar bryter upp dominerande trafikbarriärer och genomfartsleder. Plankorsningar ger en blandning av trafikslag med gående och cyklister och uppmuntrar till sänkta hastigheter med motorfordon. Det leder dessutom till ett mer levande gaturum med olika trafikgrupper, särskilt viktigt vid tider på dygnet då trafiken är

mindre intensiv. Det är välbekant att plankorsningar upplevs som tryggare å kvällen än planskilda korsningar. Plankorsningar är det billigaste byggsättet och därför kan fler byggas och det ger därför naturligare och kortare cykel- och gångsträckningar. (1)

På gränsen till brottet

Miljöpartiet förespråkar en bredare grönbuffert i anslutning till kalkbrottskanten. Detta påtalas även av Tekniska nämnden som i sitt yttrande kritiserar den föreslagna bebyggelsen alltför nära brottkanten. Erfarenheterna och mätningar från nyuppförd bebyggelse på kalkbrottets norrsida bör tas tillvara för att undvika störningar på områdets unika djurliv. Vikten av att nyttja specialbelysning med avskärmning mm är av stor vikt. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. När man väger ihop de olika perspektiven i de olika alternativen som studerats för en tunnel bedöms det bästa alternativet vara en g/c-tunnel under Annetorpsvägen. En viktig aspekt är barnperspektivet då det planläggs för både skola och för två förskolor i detaljplanen som barn norr om Annetorpsvägen kommer att behöva ta sig till på ett säkert sätt. Vid denna passage, mitt på Annetorpsvägen utan någon hastighetsdämpande korsning, är det inte trafiksäkert att korsa vägen i markplan. I samband med cirkulationsplatsen längre västerut kommer en passage i markplan att göras i närheten av den planerade busshållplatsen. Jämställdhets- och trygghetsaspekterna bör väga tungt i utformningen av gång- och cykeltunneln.*
- 2. En MKB är gjord där påverkan på Kalkbrottet är utredd. Plankartan har kompletterats med en planbestämmelse som reglerar utomhusbelysningen.*

Serviceförvaltningen meddelar i skrivelse 2012-04-04 att förskolorna och skolorna är placerade i utkanterna av området. Det är att föredra att lägga dessa blandat med bostadsbebyggelsen för att få en övervakning av skol-/förskolebyggnaderna kvällstid och av bostäderna dagtid. Detta minskar skadegörelsen. Särskilt skolan och förskolan längst söderut är placerade väldigt ensligt, vilket ökar risken för förstörelse. (1)

Förskolan längst norrut är placerad på en av områdets sämsta tomter; den är buller- och luftföroreningsutsatt, marken måste saneras och det finns en byggnad på tomten som ska bevaras. Den befintliga byggnaden är inte anpassad till förskola idag och kommer att vara svår och dyr att anpassa till förskola. (2)

Förskolan bör ges möjlighet till 8+1 avdelningar med hänsyn till det stora behovet av förskolan i dag. Dessutom kan dessa lättare omvandlas till skola på längre sikt, om de är större. Förskoletomterna bör vara på ca 7000 kvm för att klara detta. Detta ger dessutom möjlighet till framtida utbyggnad t ex paviljong vid toppbehov. (3)

Skolan bör ges möjlighet att bebyggas i 3 vån och även här bör ett ökat utrymme finnas för utbyggnad liknande för förskolan. (4)

Utifrån de ansvarsområden som berör Serviceförvaltningen har förvaltningen därutöver inga synpunkter på förslaget till detaljplan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Placeringen av förskolor har till stor del föranletts av befintligt vegetation på fastigheten eller i närheten. Detta för att barnen ska få en bättre utemiljö. Skolan och förskolan i söder får en stor tillgång till naturområdet precis intill. I nästa tillbyggnadsfas kommer området norr om skolområdet att bebyggas med bostäder.*
- 2. Förskolan i norr är flyttad ett kvarter söderut. En byggteknisk status är gjord av Blåseberga gård. Byggnaden är i dåligt skick och utifrån detta bedömer Stadsbyggnadskontoret att en bevarandebestämmelse inte kan sättas på huset. Det är däremot önskvärt att byggnaden bevaras eller att en ny byggnad placeras på samma ställe som idag.*
- 3. Stadsbyggnadskontoret har uppfattningen att området försörjer mer än väl det behov som uppstår vid utbyggnaden.*
- 4. Skolfastigheten har fått ändrad bestämmelse från två till tre våningar.*

Räddningstjänsten Syd meddelar i skrivelse 2012-04-02 att på Annetorpsvägen och Yttre Ringvägen sker transporter av farligt gods. I samband med framtagandet av detaljplanen för mässbyggnaden i Hyllie (dp 5115) gjordes en riskanalys som beaktar transporter av farligt gods på Annetorpsvägen genom Hyllie. I stort sett samma transporter passerar Elinegård, eftersom dessa huvudsakligen ska till olika bensinstationer i Limhamn. Enligt riskanalysen ska ett skyddsavstånd på 42 meter upprätthållas mellan vägen och flerbostadshus, förskolor, skolor, LSS-boenden och större publika verksamheter. För småhus och centrumverksamheter finns inget skyddsavstånd enligt riskanalysen utan bebyggelse kan ske direkt i anslutning till vägen. Enligt plankartan placeras flerbostadshus och skolverksamhet på ett avstånd från Annetorpsvägen som understiger 42 meter. För denna placering måste behovet av riskreducerande åtgärder utredas. Utredningen skall redogöras för Räddningstjänsten Syd. (1)

Brandvattenförsörjning

Brandvattenförsörjning skall anordnas. Flödet i brandposterna skall dimensioneras enligt VAV-normen P-83. Avståndet mellan brandpost och uppställningsplats skall vara maximalt 75 meter. Uppställningsplatsen skall vara placerad maximalt 50 meter från byggnadens entréer. Byggherren skall redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd senast vid bygglovsansökan. (2)

Tillgänglighet

Om byggnaderna dimensioneras för utrymning med hjälp av räddningstjänsten krävs tillgänglighet direkt till fasaden. Räddningstjänstens bärbara stege kan användas vid utrymning om avståndet mellan marken och balkongens överkant eller fönstrets underkant inte överstiger 11 meter. Räddningstjänstens höjdfordon kan användas vid utrymning från en maximal höjd om 23 meter

under förutsättning att körbar väg/räddningsväg och uppställningsplatser för höjdfordon finns. Om flerbostadshus i anslutning till underjordiska parkeringsgarage skall utrymmas med hjälp av räddningstjänstens höjdfordon måste det säkerställas att taket på parkeringshuset dimensioneras med sådan bärighet att räddningstjänstens höjdfordon kan köras fram till de aktuella byggnaderna. Observera också att trädplantering enligt illustrationer i programhandlingarna kan komma att påverka räddningstjänstens möjlighet att genomföra fönsterutrymning. För vidare information, se råd och anvisningar ”Tillgänglighet för räddningstjänsten” på www.rsyd.se.

Vid den fortsatta planeringen av området och vid projektering av byggnader skall räddningstjänstens tillgänglighet för utrymning beaktas. Om tillgängligheten inte kan säkerställas krävs att byggnaderna dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens medverkan. Det innebär att trapphusen skall uppfylla lägsta klass Tr2, alternativt att ytterligare en oberoende utrymningsväg skall anordnas.

Observera att räddningstjänsten kan ha svårt att genomföra stegutrymning från penthouse-lokaler. För att kunna genomföra stegutrymning från sådana bostäder krävs att avståndet mellan fönstrets underkant och takkanten inte överstiger 0.5 meter. I annat fall kan stigbrygga och handledare behöva anordnas så att de utrymmande ska kunna nå stegen på ett säkert sätt. (3)

Insatstid

Området ligger inom normal insatstid (10 minuter).

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Annetorpsvägen är inte utpekad som en farligt gods led. Förskoletomten har flyttats söderut från vägen och flerbostadshusen i öster är nu tvåvåningshus.*
2. *Texten finns med i genomförandebeskrivningen sedan tidigare.*
3. *Planbeskrivningen är kompletterad med texten om tillgänglighet.*

Skånetrafiken meddelar i skrivelse 2012-03-27 att planområdet har geografiska förutsättningar med både för- och nackdelar för att uppnå ett hållbart resande för dess invånare. Den främsta fördelen är den relativa närheten till station Hyllie. Den viktigaste förutsättningen för ett högt utnyttjande av stationens ypperliga utbud av regional och interregional kollektivtrafik är attraktiva cykelförbindelser. Området ligger cirka 2 km från stationen, vilket är lite för långt för att vara en stark gånglänk, men så kort att cykeln utgör ett smidigare val än anslutande buss. Anslutande busstrafik kan med goda förutsättningar utgöra ett attraktivt val, men det kräver ett högt utbud och god närhet till hållplats. Här spelar områdets geografiska nackdelar in. Det är endast områdets norra delar som med god tillgänglighet kan ta del av linje 33, som utmed Annetorpsvägen ger förbindelser till station Hyllie och Limhamns centrum.

Genom området planeras busslinje 1 att förlängas söderut från nuvarande ändhållplats Elinelund längs Annetorpsvägen och den nordsydliga gatan. Linje 1 ger området en koppling till centrala Malmö, som ligger cirka 5 km bort. På en så lång sträcka blir restiden med stadsbusstrafik vanligtvis ganska lång, vilket gör bilen till ett lockande val, särskilt om infartslederna är lättframkomliga och centrala parkeringsplatser är lättillgängliga. En stadsbusslinje som försörjer ett bostadsområde som ligger relativt långt ifrån centrum behöver god framkomlighet för att utgöra ett rimligt alternativ. Busslinjens konkurrenskraft dras även ner av områdets disposition. Enligt logisk teori erhålls de kortaste gångavstånden till närmaste busshållplats om busslinjen dras i mitten genom ett område. Den nordsydliga gatan är inte heller en naturlig förlängning av någon befintlig radiell gata utifrån stadens centrum. Det visar sig tydligt för busslinje 1 som först måste förlängas med en tangentiell och tidsödande sträcka på ca 800 m längs Annetorpsvägen för att sedan kunna fortsätta radiellt ut från staden.

Sammanfattningsvis får områdets norra del en god kollektivtrafikförsörjning, medan dess södra del riskerar att generera en oönskad hög andel bilresor. En viktig åtgärd blir att skapa mycket attraktiva cykelvägar till stationen i Hyllie.

Skånetrafiken anser att detaljplanens antagandehandling ska innehålla information om busshållplatsernas exakta placeringar och därför önskar vi att kommunen håller igång en dialog för att reda ut dessa frågor innan dess.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Malmö Stads ambition är att göra attraktiva cykelvägar till Hyllie och dess tågstation. Planbeskrivningen har kompletterats med en karta på hållplatsernas föreslagna läge. Vägens position har styrts av flera faktorer däribland att inte anlägga en korsning vid Bispgatan utan styra trafiken västerut till Sunnanvägen som har större möjligheter att ta hand om trafiken in till centrum. Detta har lett till att korsningen skulle vara väster om Bispgatan och detta i sin tur resulterade i att korsningen fick läggas väster om Blåseberga gård då det är viktigt att bevara vegetationen på denna fastighet.

Malmö museer meddelar i skrivelse 2012-03-23 att ur byggnadsantikvarisk synpunkt är det positivt att planen möjliggör ett bevarande av bostadshuset och trädgården på Blåseberga gård. Malmö Museer anser dock att det i detaljplanen är motiverat med krav på bevarande av gårdens boningshus. Den kulturhistoriska värderingen av byggnaden påverkas av den höga exploateringen i omgivningen.

- Byggnaden kommer att vara den enda äldre byggnaden inom planområdet med 1200 nya bostäder. Det lokalhistoriska värdet för byggnaden kommer att bli betydligt.
- Byggnaden kommer att vara en viktig historisk referenspunkt i det högexploaterade området.
- Om bevarandebestämmelser inte införs trots museets synpunkt bör man åtminstone reglera så att ny bebyggelse på fastigheten får samma läge på tomten som befintlig. (1)

I övrigt betonade Malmö Museer i samrådet angående Planprogrammet att man i det framtida detaljplanarbetet bör framhålla att kalkbrottet har ett stort kulturhistoriskt värde. Detta har inte har hörsammats. Under historiken nämns deskriptivt kalkbrottet som "ett stort kalkbrott" medan man under naturtexterna talar om kalkbrottet i bestämd form. Det är väsentligt att framhålla att det är samma kalkbrott man talar om och att kalkbrottet i grunden är en kulturhistorisk lämning. (2)

Vidare hade Malmö Museer en liknande invändning mot att man talade om att utveckla träden i den vildvuxna trädgården/parken vid Elinelunds gård till skog. Vi ansåg att man lade alldeles för stor tyngdpunkt på trädgårdens/parkens naturvärden på bekostnad av dess kulturhistoriska värden. Denna kritik kvarstår. (3)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *En byggteknisk status är gjord av Blåseberga gård. Byggnaden är i dåligt skick och utifrån detta bedömer Stadsbyggnadskontoret att en bevarandebestämmelse inte kan sättas på huset. Däremot är det möjligt att placera ett nytt hus i samma läge.*
2. *Planbeskrivningen har kompletterats med en text angående Kalkbrottet.*
3. *I planbeskrivningen står "Den befintliga vegetationen bör värnas och utvecklas".*

SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

Hyresgästföreningen meddelar i skrivelse 2012-04-02 att de ser i grunden positivt på den föreslagna detaljplanen utifrån behovet av fler bostäder och att Kalkbrottet med sin unika natur skyddas samtidigt som det görs mer tillgängligt för malmöbor och besökare. Att utöka antalet hyresrätter ses som en stor nödvändighet generellt i Malmö med den bostadsbrist som nu råder. Speciellt angeläget är det med mindre lägenheter som det råder stor brist på.

Som planen ser ut idag finns en uppenbar risk att området kommer att avskärmas från omkringliggande bebyggelse. I det fortsatta planarbetet är det viktigt att se till att området blir tillgängligt både externt och internt.

Hyresgästföreningen har under en rad år haft förmånen att vara remissinstans på kommunala planer avseende stadsplanering. Vår erfarenhet är att könsaspekten nästan helt negligeras i de samråd och planer som tas fram. Kunskaper om hur män och kvinnor upplever det offentliga rummet är väl dokumenterat och borde därför inte vara svåra att arbeta in i planerna.

Hyresgästföreningen ser positivt på att resonemang kring jämställdhet kan inkluderas i detaljplaneprocessen. Däremot ser vi inte att jämställdheten gynnas av att kvinnor har möjlighet att parkera bilen nära hemmet. Detta skulle snarare förstärka otryggheten genom att samhället signalerar att så länge kvinnan inte behöver röra sig och än mindre uppehålla sig i staden kan hon vara trygg. Planeringens uppdrag är att lösa otrygghetens orsaker, inte att acceptera dem.

Vi vet att män och kvinnor upplever tryggheten och rätten till det offentliga rummet olika. Män upplever inte den stora otrygghet som kvinnor har. Denna ojämlikhet innebär att det offentliga rummet i huvudsak ägs av män och kvinnor demokratiska rätt begränsas. Historiskt går detta att koppla till det som Micael Nilsson är doktor i kultur och samhälle lyfte fram i Boverkets seminarier Alla har rätt att känna sig trygga under 2009 *"Den moderna stadens historia kan betraktas som en historia om gränserna mellan könen. För 100 år sedan skulle inte kvinnor vistas i staden utan en manlig eskort. Kvinnans rätta plats ansågs vara i hemmet och en kvinna som ensam uppehöll sig i stadsrummet antogs vara prostituerad. Under det sena 1800-talet tog ett så kallat arkitekiskt manlighetsprojekt vid i Sverige - enorma och väldigt pampiga rådhus byggdes och städerna planerades utifrån mannen som ensam nyttjare av stadsrummet. Delar av detta förhållningssätt lever kvar än i våra dagar."*

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Jämställdhetsfrågorna är viktiga i stadens planering. Stadsbyggnadskontoret delar dock inte synpunkten att jämställdheten inte har tagits hänsyn till detta planarbete. Det finns möjlighet till både bostäder, centrumfunktioner såsom verksamhetslokaler i bottenvåningarna i hela planen. Detta ger möjlighet för många människor att rör sig i området vilket skärpar trygghet. Entréer ska placeras mot gata, det finns få bakgator eller mörka odefinierade områden och det finns ett sammanhängande gatunät utan återvändsgränder. Här planeras för blandad bebyggelse med både flerfamiljsbus och radhus, både hyres- och bostadsrätter och här finns ett väl utvecklat gång- och cykelnät.

E.ON elnät meddelar i skrivelse 2012-03-27 att inom planområdet - på Limhamns kyrkogård - finns en befintlig nätstation och befintliga hög- och lågspänningsledning. Nätstationen och ledningarna måste flyttas på grund av planerad cirkulationsplats vid Annetorpsvägen. Enligt samrådshandlingarna kommer ekonomin beträffande flytt och ombyggnad av nätstationen utredas i det fortsatta planarbetet. Flytt eller ombyggnad av elledning ska enligt samrådshandlingarna betalas av den part som föranleder flytten.

Vi har inget emot att nätstationen flyttas och är positiva till att frågan utreds. För att detaljplanen skall vara godtagbar ifrån vårt perspektiv måste vi dock kunna förutse planens ekonomiska konsekvenser och även bekräfta rimligheten av dessa. Av denna anledning måste utredningen om kostnadsfördelning vara klar och förankrad med oss innan detaljplanen kan antas. (1)

Vi anser också att utredningen om kostnadsfördelning utgör en sådan ekonomisk fråga som enligt PBL skall hanteras i planhandlingarna för att säkerställa ett samordnat och ändamålsenligt genomförande av detaljplanen.

Vi har inget emot planhandlingarnas skrivning beträffande flytt av elledning.

För att kunna försörja planområdet med el behövs tre nya nätstationer. Den nordvästra delen av planområdet kommer att försörjas från befintlig nätstation på kyrkogården. För att möjliggöra byggandet av nya nätstationerna inom planområdet föreslår vi att byggrätter för nätstation redovisas på plankarta och

i planbestämmelser. Planförslagets förslag på byggrätter är mindre bra ur vår synvinkel! Vi föreslår därför tre nya platser på bifogade kartor som enligt vår mening är lämpliga. Respektive byggrätt bör vara 8x8 meter. Avståndet mellan nätstation och brännbar byggnad/byggnadsdel måste enligt starkströmsföreskrifterna vara minst 5 meter. (2)

Kring en elanläggning finns ett elektriskt och ett magnetiskt fält. Spänningen ger upphov till det elektriska fältet medan strömmen alstrar det magnetiska fältet. Styrkan beror bl a på avståndet till anläggningen, spänningen och belastningsströmmen. För närvarande finns inga av myndigheterna fastslagna gränsvärden för lokalisering eller användande av bebyggelse invid elektriska eller magnetiska fält i anslutning till elanläggningar. Arbetskyddsstyrelsen, Boverket, Elsäkerhetsverket, Socialstyrelsen och Statens strålskyddsinstitut rekommenderade gemensamt 1996 den s k Myndigheternas försiktighetsprincip. I deras gemensamma skrift Myndigheternas försiktighetsprincip anför

"De forskningsresultat som hittills presenterats ger inte underlag för och kan inte heller sägas motivera några gränsvärden eller andra tvingande begränsningar för lågfrekventa elektriska och magnetiska fält".

samt vidare

"Om åtgärder, som generellt minskar exponeringen, kan vidtas till rimliga kostnader och konsekvenser i övrigt bör man sträva efter att reducera fält som avviker starkt från vad som kan anses normalt i den aktuella miljön. När det gäller nya elanläggningar och nya byggnader bör man redan vid planeringen sträva efter att utforma och placera dessa så att exponeringen begränsas".

Med hänvisning till ovan nämnda anser vi att de nya nätstationerna bör placeras under beaktande av försiktighetsprincipen. Nätstationer bör exempelvis enligt vår mening inte placeras i byggnader som är avsedda för bostäder eller arbetsplatser utan bör istället placeras friliggande med ett avstånd till annan byggnad som överstiger 5 meter.

Planen tillåter underbyggnad med parkeringsgarage med körbart bjälklag inom område på allmän plats som är betecknat GÅGATA(P). Enligt vår mening bör avståndet mellan det körbara bjälklaget och markytan vara så stort att det blir möjligt att lägga elledningar inom dessa områden. (3)

El behövs i ett exploateringsområde så fort exploateringen påbörjas. Först är det tillfällig el för att kunna bygga inom området. Längre fram, när byggnaderna inom området börjar bli klara, är det permanenta el som behöver byggas ut. Det bör enligt vår mening vara möjligt att bygga det permanenta elnätet inom exploateringsområdet när den första permanenta elanslutningen behöver ström, platser för nätstationer bör väljas med hänsyn till detta. Exploatören inom området bör vidare samordna sin utbyggnad i utförande och tid så att det är möjligt att förlägga elledningar som ingår i det permanenta elnätet i rätt tid. Om det finns mer än en exploatör inom området måste dessa exploatörer tillsammans samordna sin verksamhet. Vi är inte beredda att bygga tillfälliga nätstationer eller lägga tillfälliga elledningar för att försörja permanenta elanslutningar. Åtminstone inte på vår bekostnad. (4)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Den planerade cirkulationsplatsen är flyttad längre söderut och påverkar inte längre den befintliga nätstationen.
2. Nya platser för nätstationer har tagits fram i samarbete med E.on.
3. E-tomterna är ca 64 kvm stora och ligger minst 9 meter från bostadsbus.
4. Detta är inget som kan regleras i detaljplanen utan får ske i dialog med byggherrarna.

Skanova meddelar i skrivelse 2012-04-02 att inom det aktuella planområdet förekommer ett för samhällsfunktionen vitalt telekommunikationsstråk. Stråken bör redovisas i digital form och förutsattes att bli inlagda på grundkartan.

Om genomförandet av plan förorsakar kostnader för Skanova (flyttning) så förutsätter Skanova att byggherren/kommunen står för samtliga uppkomna kostnader avseende erforderliga åtgärder

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Huvuddelen av ledningarna hamnar fortsatt i huvudgata. De ledningar som behöver flyttas bekostas av exploatören i enlighet med planbeskrivningen.

VA SYD meddelar i skrivelse 2012-03-28 att under dagvattenhantering justeras meningen gällande dagvattenkrav enligt nedan:

Krav ställs i planen på att 50 % av dagvatten från hårdgjorda ytor ska ledas över genomsläppliga ytor där vattnet ges möjlighet att fördröjas och infiltreras innan det leds vidare till det kommunala systemet.

I planbestämmelserna justeras meningen gällande dagvattenkrav enligt nedan:

50 % av dagvatten från hårdgjorda ytor ska ledas över genomsläppliga ytor där vattnet ges möjlighet att fördröjas och infiltreras innan det leds vidare till det kommunala systemet

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planbeskrivningen och planbestämmelsen har justerats.

VA SYD avfall meddelar i skrivelse 2012-03-26 att inom miljömålet God bebyggd miljö ingår delmålet att den totala mängden genererat avfall ska inte öka och den resurs som avfall utgör ska tas till vara i så hög grad som möjligt samtidigt som påverkan på och risker för hälsa och miljö minimeras. Ett steg i att nå detta mål är att i så hög grad som möjligt sortera det uppkomna avfallet.

Återvinningsstationen

I planbeskrivningen anges att avfallshanteringen ska ske i enlighet med Avfallsplan 2011 -2015 för Malmö Stad och Burlöv kommun. Vidare påtalas

att en station för återvinning av tidnings- och förpackningsavfall planeras till områden bakom butik i planområdets nordvästra del. VA SYD ser positivt på att det ges plats till en återvinningsstation i den del av staden som lider brist på återvinningsstationer. Genom att placera dem vid en livsmedelsbutik skapas goda förutsättningar för att det ska vara lätt att göra rätt. För att kunna befästa dess placering för framtiden och för att visa på att det är rätt att prioritera miljönyttan, bör denna plats ges en yta med markanvändningsbeteckning SOP eller AVS. Som referens kan nämnas på det sätt som återvinningsstationen planerades in i Dp 5206, del av Bilen 16 på ICA Maxis parkeringsplats. (1)

Det är viktigt att placeringen av återvinningsstation sker så att tömningsfordon kan angöra intill så att störningen från tömningen av behållarna minimeras. För att ge en bild av behållarna och stationens dimensioner biläggs ritningar av dessa. Behållarna är av ny modell så kallad citymodell.

Offentliga miljöer och platser

För offentliga miljöer anger Avfallsplan 2011-2014, i linje med att det ska vara lätt att göra rätt, att papperskorgar ska ha sorteringsmöjligheter för förpackningar, tidningar och matavfall. I planen anges flertalet allmänna platser där dessa papperskorgar kan placeras.

Fastighets nära insamling, FNI

Det framgår inte av beskrivningen till detaljplanen var man avser att placera utrymmen för avfallshantering för de planerade bostäderna. Det är viktigt att dessa utrymmen dimensioneras så att det ges tillräckligt med möjligheter till sortering av det uppkomna avfallet såsom förpackningar, tidningar, elavfall samt mat- och restavfall. I byggnader och komplex med flera olika verksamheter är erfarenheten att avfallshantering fungerar bäst om respektive verksamhet får tillgång till åtskilda låsta utrymmen för sitt avfall. Placering av avfallsutrymmena med kortast möjliga avstånd till uppställningsplats för hämtnings fordon, samtidigt som det ska vara en säker transportväg för alla parter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Plankartan har kompletterats med bestämmelsen SOP.
2. Planbeskrivningen har kompletterats med text om avfallshantering.

Trafikverket meddelar i skrivelse 2012-04-02 att planbeskrivningen innehåller ingen information om hur det är tänkt att ansluta den nya förbindelsevägen till Yttre Ringvägen. Vi förutsätter att det är tänkt att ske via befintlig trafikplats. (1)

Krav på säkra och väderskyddade parkeringsutrymmen för cyklar kan föras in i detaljplanen på samma sätt som parkeringsplatser för bilar behandlas. (2)

Det är bra att exploateringsgraden i området har höjts sedan programskedet.

Trafikverket anser att riktvärdena som finns för trafikbuller och som anges i regeringens proposition 1996/97:53 ska följas vid planering av ny bebyggelse

för att uppnå en god boendemiljö. Kommunen är planerande myndighet och kan i vissa lägen och under vissa förutsättningar göra avsteg från gällande riktvärden för trafikbuller om god boendemiljö fortfarande kan uppnås. Kommunen har då gjort en medveten avvägning mellan risken för bullerstörningar och andra allmänna intressen. Trafikverket anser att kommunen i sådana fall ansvarar för framtida eventuella bullerstörningar. Om Trafikverket drabbas av kostnader till följd av kommunens planering eller bristande uppföljning av planering så kommer Trafikverket att överväga att ställa skadeståndsanspråk på kommunen. (3)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Den nya huvudgatan går ner till den befintliga bron över järnvägen som ansluter till Gottorpsvägen och i förlängningen till den befintliga trafikplatsen vid Yttre Ringvägen.*
2. *Planbeskrivningen har kompletterats med text om cykelparkeringar.*
3. *Plankarta och planbeskrivning har kompletterats angående buller.*

Limhamns Miljöförening meddelar i skrivelse 2012-04-09 att de anser att det är positivt att bygga ut området öster om kalkbrottet med bostäder, skolor och service. Att utbyggnaden blir tät och varierad har vi inget emot.

Detaljplanen försöker samtidigt även att bygga en förbindelseväg som genomfartsled mellan Annetorpsvägen och Gottorpsvägen rakt igenom bostadsområdet.

Ifrågasättande

Limhamns Miljöförening ifrågasätter denna kombination.

Vi är även frågande till varför detaljplanens utsträckning inte innehåller hela ytan mellan Annetorpsvägen och järnvägen i söder. (1)

Den föreslagna planen begränsar handlingsfriheten i utbyggnaden allt för mycket.

Varför göra en genomfartsled kallad Östra Kalkbrottsgatan, som blir en genväg till Yttre Ringvägen, genom ett nytt bostadsområde? Planen säger ”Den nya nordsydliga gatan blir en huvudgata med mycket genomfartstrafik, totalt beräknat till ca 14 000 fordon per dygn varav ca 4000 fordon/dygn beräknas genereras av det aktuella planområdet.”

10 000 bilar i genomfartstrafik per dygn tätt intill bostadshus! Människorna är inte bara inomhus med stängda fönster. Vad blir riskerna och hur stort blir obehaget att få en sådan trafik in på knutarna i all framtid? Alla bilister från det växande Limhamn som kommer på Annetorpsleden på väg till Yttre Ringvägen kommer ju att åka den närmaste vägen igenom bostadsområdet Elinelund.

Varför vill Stadsbyggnadskontoret med berätt mod lägga en genomfartsled där människor skall bo? Det vore som att bygga Limhamnsvägen rakt igenom ett nytt bostadsområde. Hur skall man ta sig över till det 50 m breda

rekreationsområdet i väster mot kalkbrottet? Denna led skär av möjligheterna att någorlunda helskinnad kunna komma till rekreationsområdet. (2)

I planen beskrivs också nackdelarna med att "I planområdet hamnar ett antal hus längs med Annetorpsvägen och den nya nordsydliga gatan över riktvärdet 55 dBA ekvivalent utomhus. De bostäder som ligger närmast Annetorpsvägen och den nya nordsydliga gatan har ekvivalenta nivåer som ligger mellan 60 och 66 dBA vid fasad mot gata. Samma bostäder har max-nivåer som överstiger 75 dBA, en del bostäder överstiger även 80 dBA i max-nivå."

Varför bygga in sådana olägenheter redan från början? (3)

Vi anser inte att det blir som skrivs i planen "Bärande i förslaget är områdets struktur som en sammanhängande stadsdel med tydliga offentliga rum och stråk." Placeringen av den nordsydliga gatan är mycket väsentlig att ta ställning till eftersom den delar upp området i två delar.

Vi yrkar på att detaljplanen måste skilja på området där folk skall bo och genomfartsleden.

Detaljplanen skriver ju "Vägen blir en störning för området, men har bedömts nödvändig för den övergripande trafikplaneringen i staden." Båda två, bostadsområdet och vägen, behövs dock således. (4)

Lösning

För att konstruktivt komma ur denna olyckliga kombination föreslår Limhamns Miljöförening istället följande lösning genom att skilja bostadsområdet från genomfartsleden.

Spegelvänd därför hela planen så att genomfartsleden kommer helt i östra sidan av området.

I planprogram 6021 finns "Ett ytterligare alternativ" som liknar vår lösning. Vi håller inte med om de argument som framföres mot det ytterligare alternativet.

I norr kan trevägsrondellen förläggas mer österut i korsningen med Bispgatan som en fyrvägsrondell. Den idag, och i planen, svåra anslutningen för Bispgatan till Annetorpsvägen löses även därmed. Genom sin närhet till rondeller behöver Diakongatan endast ha infart från öster och utfart mot väster. Bullerskyddande åtgärder förutsättes göras kring Annetorpsvägen.

Direkt söder om fyrvägsrondellen kan genomfartsleden svänga mot öster i riktning Hyllie Park och därförinnan svänga söderut utefter gränsen till Koloniområdet Elinelunds sommarstad varefter anslutning görs till bron över järnvägen och ner till Gottorpsvägen.

Den avskärande effekten som genomfartsleden har gör inget i detta läget eftersom kontakten med koloniområdet ej behövs, eller ens är önskvärd från dess sida.

För att minimera störningarna av trafiken i detta läge bör genomfartsleden lämpligen förläggas nedsänkt och med bullermurar på båda sidorna. Trafikbullret blir därmed dämpat av murar istället för hus med boende människor och koloniområdet skonas från nytt buller.

Anslutande lokalgator in i området får sedan gå från genomfartsleden in i området mot väster.

Husens höjder kan även de förändras så att de högre husen ligger mera mot öster och lägre hus förläggs mot väster.

Tillgängligheten till det 50 m breda rekreationsområdet i väster mot kalkbrottet blir därmed lättare för hela områdets innevånare och framför allt mycket lugnare.

Hela bostadsområdet får med vår lösning en lugnare och mer attraktiv miljö och Malmös Trafikmiljöprogram blir bättre tillgodosett.

Skolans placering kan därmed göras inne i området vid någon av lokalgatorna.

Busslinjen bör i huvudsak gå på genomfartsleden men och busshållplatserna kan bli mer tillgängliga t ex genom att en bussgata anläggs mellan två av lokalgatorna inne i området.

Beträffande cykelvägen norrut föreslår vi en cykelbro, på samma sätt som den nya som nu byggs mellan Byskiftes- och Bysmedsgatorna, över Annetorpsvägen. Denna något längre cykelbro bör då gå över både genomfartsleden, där den svänger mot öster, och Annetorpsvägen. Därmed underlättas övergången av genomfartsleden och en otrygg tunnel undviks.

Likaså kan en cykelbro behövas över genomfartsleden till Systerbrunnsvägen som i vårt förslag inte heller leder in i detaljplanområdet vilket även väckte stort motstånd i planprogrammet.

Naturområdet vid kalkbrottet görs genom vårt förslag väsentligt mer tillgängligt för rekreation. Kalkbrottets visuella miljö blir även bättre. Byggnaderna närmast kalkbrottskanten behöver inte bli så synliga nerifrån kalkbrottet om husen närmast görs lägre än de föreslagna i planen. Vår utbyggnad kommer sannolikt att medföra att en mindre mängd artificiellt ljus sprider sig ner i kalkbrottet under kvälls- och natttid.

I en övergripande betraktelse över trafikflödena i det expanderande Limhamn kommer det att ske ett alltmer ökande trafiktryck på Annetorpsvägen och Östra Kalkbrottsgatan om inget annat görs.

För att minska denna ökande trafik bör en anslutning till Yttre Ringvägen göras för på- och avfart vid Kalkbrottsgatan mot i första hand landsidan i öster, och i andra hand även mot Köpenhamn i väster. (5)

Slutligen är det vår övertygelse, trots att detaljplanen kommit såpass långt, att Stadsbyggnadskontoret beaktar vår lösning av detaljplanen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Området söder om planområdet behandlas i planprogrammet som har föregått detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret har gjort bedömningen att denna planläggning måste ske etappvis med hänsyn till planområdets storlek.*
- 2. Annetorpsvägen behöver avlastas eftersom den kapacitetsmässigt nästan nått sitt tak i trafikmängd. Den nya gatan planeras ha en stadslig karaktär och inte*

vara utformad som en genomfartsled. Det kommer att finnas trafiksäkra övergångar för gående och cyklister.

- 3. Bullerberäkningar är genomförda i området som visar att bostadsgårdarna klarar de gällande riktvärdena för trafikbuller. Malmö Stad prioriterar är att bygga innanför Yttre Ringvägen och att bygga tätt för att ta tillvara på marken. Planområdet byggs med blandad bebyggelse och en stadslig karaktär.*
- 4. Se svar nr 2.*
- 5. Stadsbyggnadskontoret vill bygga en attraktiv stadsdel med stadskaraktär. En nersänkt genomfartsled med bullermurar är inget som förknippas med detta. Detaljplanen har föranletts av ett omfattande planprogram där vägens läge fanns med. Syftet med den nya nordsydliga gatan är att avlasta övriga gatunätet, inte minst Annetorpsvägen och Bispgatan norr om planområdet. Placeringen av gatan har styrts av flera olika faktorer. De huvudsakliga faktorerna som styr placeringen är att inte lägga en korsning vid Bispgatan utan styra trafiken västerut till Sunnanvägen som har större möjligheter att ta hand om trafiken in till centrum. Detta har lett till att korsningen skulle placeras väster om Bispgatan och detta i sin tur resulterade i att korsningen fick läggas väster om Blåseberga gård då det är viktigt att bevara vegetationen på denna fastighet.*

Svenska kyrkan meddelar i skrivelse 2012-03-28 att planens syfte och huvuddrag att göra det möjligt att bygga ut området öster om kalkbrottet och söder om Limhamns kyrkogård med bostäder, skolor och övrig service har vi inget att erinra mot. Den tänkta förbindelsevägen från Yttre Ringvägen - Gottorpsvägen som mynnar ut i en trafikplats på Annetorpsvägen har vi dock mycket starka synpunkter på. Förbindelsevägen föreslås ansluta till Annetorpsvägen med en cirkulationsplats som bryter kyrkogårdens nuvarande gränsdragning vilken består av ett smidesstaket monterat på ett kalkstensfundament med en anslutande trädridå. Detta skulle innebära ett mycket stort och tillståndspliktigt ingrepp i förändringen av kyrkogårdens inramning och trädbestånd. Vi är också mycket tveksamma till att Länsstyrelsen skulle tillstyrka ett sådant handlande och förändring av miljön.

Annetorpsvägens nuvarande sträckning och den ständigt ökande trafikbelastningen i detta område, är redan idag ett mycket störande inslag i vår verksamhet. Den föreslagna cirkulationsplatsen innebär att trafiken flyttas ännu närmare känsliga gravkvarter och helt förstör den intilliggande kyrkogårdsmiljön. De nya och föreslagna åtgärderna skulle bli helt oacceptabla för såväl oss som huvudman för begravningsverksamheten som för gravrättsinnehavarna på de anslutande områdena. Vi har också uppvaktats av gravägare som uttryckt sin förtvivlan över den tilltänkta utvecklingen och intrånget på kyrkogården.

Enligt vår uppfattning borde det uppkomna behovet av ytterligare mark för att lösa trafiksituationen i området på ett fördelaktigare sätt kunna hanteras inom det befintliga väg- och markområdet utanför kyrkogården. Vi motsätter oss

således på det bestämdaste att den nuvarande och befintliga kyrkogårdsmarken tas i anspråk för utbyggnad av trafikmiljön i området

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Cirkulationsplatsen är flyttad längre söderut och omfattar inte längre mark på kyrkogården.

Hyllie Park meddelar i skrivelse 2012-03-27 att Hyllie Park är granne till Systerbrunnsvägen och ägare till fastigheterna Malmö Holmastycket 1,2, 3 och 4. Idag bedrivs på Hyllie Park både kyrkoverksamhet, förskola, grundskola, folkhögskola och äldreboende. Verksamheter som alla genererar trafik, både gående, cyklister och bilburna.

Hyllie Park önskar skapa en ny trevligare in- och utfart till vårt äldreboende. Detta kan uppnås genom att trafikföringen till äldreboendet vändes och anslutes i södra gränsen till ”nya” Systerbrunnsvägen.

Den befintliga vändplatsen öppnas upp med en kortare vägbit fram till tomtgränsen där häck och stängsel tas bort. Besökare till äldreboendet kommer på detta sätt enkelt och tydligt in på den välkomnande entrégatan med parkering, dörrar och närhet till de boende. Idag färdas besökarna på den norra interngatan som upplevs som otydlig, bakgata, med bara väggar utan dörrar eller entréer

En ny in- och utfart i söder knyter samman Hyllie Park till det nya Elinelundsområdet på ett både positivt och naturligt sätt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Malmö Stad ställer sig positiva till om Hyllie Park vill anlägga en anslutning till Systerbrunnsvägen. Möjligheten att genomföra detta finns utan att förslaget till detaljplan behöver ändras.

Elinelunds Sommarstad och Mossängens Sommarstad meddelar i skrivelse 2012-03-24 att de är positiva till utsända och redogjorda förslag, handling till byggnationen.

Elinelunds och Mossängens Sommarstads förslag och krav:

Gränsdragning till Föreningsområde inklusive parkeringsplatser (Systerbrunnsvägen).

I förslaget kan ej utläsas hur Systerbrunnsvägens framtida planering, utbyggnad som eventuell lokalgata till nya området.

Kommer våra parkeringsplatser eventuellt att tas bort? (1)

Vi kräver lämplig vintergrön häckplantering längs med hela gatans sträckning och planteras 2012 i markyta mellan gata och tomtgräns koloniområde (björkar). Uppväxt till 1.8 meter på 1-3 år. Detta i förebyggande syfte som grön naturlig bullerskydd och avskärmning till eventuell lokalgata. (2)

Nuvarande och framtida trafikbelastning är och kommer att bli bekymmersam i Systerbrunnsvägen och Elinelundsvägen vid Pilängens boende, förskola, skola m.fl. (föräldraavlämning, hämtning, barn) färdtjänst, Hyllie Park och därtill 636 kolonisters in- och utfart. (3)

Vi kräver att fordonstrafik från och till bostadsområdet via Systerbrunnsvägen begränsas inom lokalgator vid torgen i sydostliga delen av bostadsområdet. Syfte att undvika genomfartstrafik från stora delar av området. (4)

Systerbrunnsvägen/lokalgata och park- natur (översilning) gränssnitt och Elinelunds koloniområde (åkermark) översvämningar dagvatten. Dräneringsledningar, dike längs med koloniområde och park/natur krävs omedelbara åtgärder. Dränerings/stamledningar förstörda, krossade efter geologiska utgrävningar. (5)

Vi kräver att all anläggnings-, bygg- och schakt-, tunga transporter förbjuds under projektets byggtid via Systerbrunnsvägen/Elinelundsvägen. (6)

Under juni, juli och augusti får störande arbete och från schaktmaskiner typ D8-D9 **liknande** från lördagar kl. 15.00. och söndag och helgdagar förbjudas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Vägens utformning har tagits fram och redovisas i planbeskrivningen. Parkeringsplatserna kommer att tas bort men infarten till områdets västra del kommer att finnas kvar.*
- 2. Detta är inget som kan regleras i detaljplanen utan kan diskuteras med Gatukontoret i anslutning till anläggandet av gatan.*
- 3. Antal fordon på den planerade Systerbrunnsvägen beräknas bli ca 600 fordon/dygn.*
- 4. Det blir inte möjligt att köra via lokalgatan i Systerbrunnsvägens förlängning till nya nordsydliga gatan.*
- 5. Detta är inget som regleras av detaljplanen. Informationen har vidarebefordrats till byggherren, med vilken vidare dialog kan föras.*
- 6. Byggtrafiken planeras inte gå på Systerbrunnsvägen. Skulle störningar ändå uppstå är detta en fråga för miljöförvaltningen.*

Ägaren till fastighet Sköldpaddan 14 meddelar i skrivelse 2012-03-28 att som sakägare i detaljplanen har jag följande att erinra angående trafikplats på Limhamns kyrkogård:

En kyrkogård har i sin egenskap av begravningsplats ett särskilt skydd i lagstiftningen.

Undertecknad anser att planerna strider mot Kulturminneslagen 1988:950/2000:265.

Således kan man inte bygga en trafikplats på Limhamns kyrkogård.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Cirkulationsplatsen är flyttad söderut och ligger inte längre på kyrkogården.

Ägare till fastigheterna

Mandelnöten 12, 14, 15, 17, 18, Muskotnöten 16, 18, Palmnöten 3, 9, 14, 15, 19, Paranöten 1-3, 9, 10, 12, Silvermossen 38-40, 54, 56-58

samt

tomträttsinnehavare till fastighet

Mandelnöten 16, Muskotnöten 14, Palmnöten 6-8, 10, 17, 21-27,

Paranöten 5-8 och Silvermossen 36

meddelar i skrivelse 2012-05-03 att ett stycke in i presentationen av byggplanerna för Elinegård vid samrådsmötet den 15 mars levererade arkitektbyrån Tengbom de förlösande orden – det som närmast skulle kunna liknas vid ett kreativt koncept för hela det planerade området:

”Att vilja komma hem – Att känna sig hemma”

Så vill man att de som väljer att slå ner sina bopålar i det nya området ska känna det. När han strax därpå började visa bilder för att förstärka visionen och upplevelsen kunde man nästan höra hur deltagarna – sakägarna – drog efter andan. Den vackra bilden från, det måste ha varit en italiensk bergsby, kanske i Toscana – vem vill inte ha ett hem att längta till där – med vindlande gränder, små pittoreska uteserveringar, restauranger och butiker. Vilken attraktiv vision ...

Ja, då kände vi nog alla för ett svindlande ögonblick att detta kunde bli den ultimata länken mellan den etablerade bebyggelsen på andra sidan vägen, där våra hem sedan länge formats. Men det var en falsk bild så långt från verkligheten man kan komma. För de tankarna hade tyvärr redan kommit ordentligt på skam.

Här hade stadsplanerare, byggherrar och arkitekter på de presenterade ritningarna placerat två höga fyravåningshus ca 30 meter från våra tomtgränser och den intensiva redan kraftigt tilltagande trafiken på Annetorpsvägen hade man inte skänkt en tanke. Och hade man det så redovisade man i varje fall inte den.

Istället kommenterade den unge mannen från Gatukontoret lätt irriterat alla våra försök att få igång en dialog med: ”Att trafikmängder uppskattas och utifrån dessa beräknas hur många decibel en väg har. Ökar mängden fordon med 1 000 fler så ökar ljudet med endast 1 decibel”. Men nu är det plötsligt ingen väg utan det blir en gata med höga hus som förstärker bullret. Hur ser decibelprognosen ut då? Senaste mätningen som gjordes i området i fastigheten Bispgatan 120 är redan uppe i 63 decibel och visar att med den här ökande trafikbelastningen kommer vi snart att ligga många decibel över gränsen. Dessutom finns här hus som ligger ännu mer utsatt, där bullernivån är ännu högre redan idag.

Och vad händer sedan när det börjar byggas? Cirka 10 år beräknas den här etappen ta att färdigställa. Vad gör man då? Ingenting ... River man fyravåningshusen då och flyttar vägen eller gräver man ner vägen, stänger man av den, hur har man tänkt? Har man överhuvudtaget tänkt så långt eller

handlar detta endast om mängdlära och siffror – var kommer människorna in – alla vi som investerat i våra liv här i området, några är nya husägare, några har kanske ansträngd ekonomi men alla har vid det gemensamt att värdena på våra hus sannolikt kommer att sjunka. De kommer att bli svårsålda. Vi kommer att förlora, både i livskvalitet och ekonomiskt. Det vill säga om inte sunt förnuft och en gnutta klokskap tillåts råda. Det är väl därför vi bjudits in till samråd. Eller?

För vi har inget emot att det byggs nytt. Tvärtom! Vi älskar alla vår stad och gläds åt den utveckling som nu sker. Det är inte alltid det sett så positivt ut som i dag men byggande av hela nya kvarter som Elinegård måste ske med varsam hand när nytt möter etablerat. Klokt och förnuftigt och i harmonisk förening. Detta vill vi, som lever våra vardagsliv och har våra hem här sedan långt innan de nya byggplanerna började ta form.

Vi vill se en miljövänlig övergång från den etablerade villabebyggelsen till den nya stadsdelen Elinegård. Mjukare och följsammare med mer grönytor och träd från den lummiga kyrkogården och vår befintliga villabebyggelse till de planerade 2 våningsradhusen inom området.

Vi fastighetsägare är ytterst upprörda över det brutala sätt den planerade bebyggelsen gestaltar sig med bland annat höga fyravåningshus i omedelbar anslutning till villabebyggelsen på Annetorpsvägen och Bispgatan och som även berör boende på Stiftsgatan med flera gator samt boende i kvarteren kring Diakongatan.

Vi anser inte att det är en godtagbar lösning med en arkitektur och ett angreppssätt med höga hus placerade i söderläge, som ger enorma slagskuggor större delen av året, plus att de dessutom skulle fungera som en bullerförstärkare intill en redan hårt belastad väg. Ingen av oss vill plötsligt få våra uppvuxna och insynsskyddade trädgårdar exponerade snett ovanifrån av nyfikna grannar i nybyggda närliggande höghus. Det skulle väl inte heller ni planerare vilja ha på er hemmaplan!

Vi vill också få till stånd en bättre trafikmiljö i området inför den ökande trafiken på den redan extremt hårt belastade Annetorpsleden och anslutande gator. Hela det etablerade området norr om Annetorpsvägen är i skriande behov av kloka trafiklösningar både med tanke på nuläget och framtiden.

1. Ett alternativ är att vägen flyttas ca 30 meter söderut och att vårt område bullerskyddas så vi kan börja vistas i våra trädgårdar under den varma årstiden.
2. Ett annat alternativ är att gräva ner vägen så som man gjort vid den nya mässan med hänsyn till kommande bebyggelse.
3. Ytterligare ett alternativ för att det etablerade området norr om Annetorpsvägen logiskt ska hänga samman upplevs det dessutom – vad avser vägen precis som de planerade fyravåningshusen som stör bilden – som en överdäckning är ett av de mest realistiska alternativen.

Så resonerar man i planprogram 6029 vid den nya mässan. En ytterst klok lösning av problem med en lika trafikintensiv vägmiljö som finns vid den här

delen av Annetorpsvägen där trafiken kommer att bli än mer intensiv. Varför finns inte ett sådant alternativ alls med här? Inser man inte fördelarna med denna lösning? Som planerna nu ser ut riskerar man att bygga en ö av stadsbebyggelse separerad från det etablerade området norr om Annetorpsvägen. Man förstärker med andra ord segregationen. Det var väl detta de gröna politikerna ville motverka genom beslutet.

4. Hastighetsbegränsning med 40 km/tim, trafikövervakning med kameror och digitala vägskyltar som anger hastigheten borde finnas här redan nu.

Här behövs kloka kreativa förslag och inte minst *verkningsfulla* åtgärder.

Den planerade utfarten mitt emot villabebyggelsen är även den en styggelse som kommer att skapa trafikstockningar och oljud. Trafiken från det nya området bör ledas ut från området via den nya Östra Kalkbrottsgatan.

Den planerade rondellen vid ingången till kyrkogården upplevs även den som på tok felplacerad. Här kommer den bara att bli ytterligare en bulleralstrare där fordonen kommer att bromsa in för att sedan när de kör ut ur rondellen gasa på för fullt.

Vi fastighetsägare mot den annars vackra parkliknande kyrkogården lider redan kraftigt av de eskalerande bullermattorna som drar över oss från Annetorpsvägen. Vårt förslag är att man placerar rondellen vid Sunnaväg där den får en naturlig anknytning till etablerade vägar med skyddad bebyggelse dessutom bara på en sida av vägen.

Hur kan man bara komma på tanken att placera en förskola i anslutning till den gamla Falkvillan ut med Annetorpsvägen? Ska verkligen våra småbarnsföräldrar tvingas lämna sina barn vid en så hårt belastad trafikled med både högt, redan nu på gränsen till otillåtet buller och skadliga avgaser som de tvingas andas in medan de vistas där hela dagarna. Detta är inget annat än en ren skandal.

Vi vill inte att Annetorpsvägen och Bispgatan med för den delen blir en ”matargata” för fordon till och från den nya byggarbetsplatsen under de kommande 10 åren. Här är nog med tung trafik som det redan är. Bygg från första början den nya Östra Kalkbrottsgatan med anslutning via den nya järnvägsbron mot Gottorpsvägen och led all trafik till och från arbetsplatsen den vägen. Se redan från början till att spärra alla upptänkliga infarter till byggarbetsplatsen så att inte ens den minsta lilla hantverkare kan slinka emellan.

Slutligen Bispgatan som idag lider av bilister som redan på Annetorpsvägen kör långt över tillåten hastighet. Väl inne på Bispgatan fortsätter många trampa gasen i botten. Här precis som på Annetorpsvägen måste vi få tillstånd en sänkning av hastigheten ner till 40 km/tim annars händer det snart en olycka. Ett generationsskifte på gång och många barnfamiljer flyttar in i området. Vi vill inte se ett barn och heller inte någon äldre med för den delen förolyckas här innan hastighetsgränsen sänks. Det är hög tid att den önskade hastighetssänkningen åtgärdas.

Att vilja komma hem – Att känna sig hemma

En hem att längta till vill vi väl unna var och en. Det är väl knappast förmätet att även önska det för egen del. Sedan vi blev presenterade byggplanerna med höghusborgen och där ingen skänkt den eskalerande trafiken längs Bispgatan ens en tanke har oron och förstämningen i kvarteren där vi bor tagit fart.

Malmö stad och dess ansvariga har efter en svag inledning mycket att bevisa. För vi är positiva till mycket som presenterats men vi har väl befogade och underbyggda skäl till att få till stånd förbättringar även för oss som redan bor i området. Och som inte borde vara så svåra att genomföra. Vi ser fram emot att ett fortsatt samråd resulterar i ett *Elinegård med omnejd* där alla känner sig hemma. För det är ändå så att hus och städer är till för oss människor och inte tvärtom.

Vi lever våra vardagsliv och har våra hem här. Vi kan inte flytta våra hus och vi vill inte flytta. Vi längtar hem efter dagens jobb och slit. Här känner vi oss hemma. Men vi kanske tvingas följa uppmaningen från en av samrådsmötets medverkande arrangörer: "Då kan ni ju flytta härifrån" när vi undrade vad vi skall göra om vi inte trivs med den slutliga lösningen, om det inte går att samråda.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Sedan samrådet har planförslaget bearbetats och justerats. Mot Annetorpsvägen föreslås nu 2 våningshus längst österut och 4-6 våningshus västerut mot cirkulationsplatsen. Cirkulationsplatsen har flyttats söderut och berör inte längre kyrkogården och dess befintliga träd. Förskolan har flyttat längre söderut i planområdet och är inte längre placerad mot Annetorpsvägen.

Den nya nordsydliga huvudgatan kommer att avlasta Annetorpsvägen. Detta göra att bullernivåerna inte beräknas öka i samband med utbyggnaden av denna detaljplan.

Stadsbyggnadskontoret vill bygga en attraktiv stadsdel med stadskarakter. Att sänka ner Annetorpsvägen eller få en genomfartsled med bullermurar är inget som förknippas med detta.

Korsningspunkter på en gata är i sig hastighetssänkande vilket är önskvärt på Annetorpsvägen. Cirkulationsplatsen är nödvändig för att få ett bra flöde av trafiken utan köer. Den nya utfarten mot Annetorpsvägen kommer att vara en medlöpande utfart vilket betyder att man bara kan köra in och ut ur området utan att korsa något körfält.

Gatukontoret ansvarar för skyltning av hastigheter på gatorna i staden och övervakning, att detta sedan efterföljs är polisens ansvar.

Byggtrafiken till och från området är inget som kan regleras i en detaljplan. Önskemålen har därför vidarebefordrats till byggherrarna.

Följande har inget att erinra mot förslaget

E.ON Värme

enligt skrivelse

2012-03-13

E.ON Gas

”

2012-03-28

I övrigt har inga yttranden från kända sakägare eller övriga inkommit under samrådet.

SAMRÅDSMÖTE

Samrådsmöte i ärendet genomfördes 15 mars 2012. Mötet utlystes genom följebrev. På mötet deltog 13 personer, varav 4 kvinnor och 9 män.

BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN / SYNPUNKTER PÅ MKB

Detaljplanens genomförande har bedömts medföra betydande miljöpåverkan enligt MB 6 kap 11 § varför en miljöbedömning krävs. Miljöbedömning innebär bland annat att en miljökonsekvensbeskrivning ska upprättas och vara en av planhandlingarna. Inkomna synpunkter nedan hänvisar till MKB:n:

Skrivelse från **Länsstyrelsen** 2012-04-12

Natura 2000

Planområdet ligger i direkt anslutning till Natura 2000-området Limhamns kalkbrott, vilket beslutades år 2005. Huvudsyftet med Natura 2000-området, som då omfattade en del av kalkbrottet, var att bevara växten kalkkrassing.

Länsstyrelsen har, på uppdrag av regeringen, under åren 2009-2011 granskat och kvalitetssäkrat avgränsningarna av och innehållet i landets Natura 2000-områden, och har i samband med denna genomgång bedömt att hela Limhamns kalkbrott ska utgöra ett Natura 2000-område. Områdets bevarandesyfte har utvidgats till att, utöver kalkkrassing, även avse ett antal naturtyper med sina typiska arter.

Utvidgningen kommer troligtvis att beslutas av regeringen år 2012 och därefter registreras hos EU-kommissionen, men redan nu är det föreslagna, utvidgade området och dess värden som ska beaktas. (1)

Länsstyrelsen efterlyser en tydligare redogörelse för den planerade bebyggelsen skulle påverka hydrologin i planområdet och därmed vattenflödet in i kalkbrottet.

Enligt planbeskrivningen kan t.ex. källare anordnas under husen och parkering ska kunna ske under mark i alla kvarter med flerbostadshus, något som skulle kunna få effekter på grundvattnet. Enligt Natura 2000-områdets bevarandeplan är en förutsättning för gynnsam bevarandestatus för klippvegetationen på kalkbrottets bergväggar att hydrologin lämnas opåverkad och att vatten får sippra genom väggarna naturligt. (2)

I MKB:n framkommer det att planen, särskilt tillsammans med övriga genomförda och pågående planer i området, kan påverka Natura 2000-området, t.ex. genom störningar under byggnadstiden, ökat buller, ökat artificiellt ljus, barriäreffekter samt ökat slitage från friluftsliv. Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning att tillstånd enligt 7 kap 28 a § miljöbalken

inte krävs, utan ser en risk att den totala påverkan på Natura 2000-området kan bli betydande och rekommenderar därför kommunen att inkomma till länsstyrelsen med en tillståndsansökan.

Länsstyrelsen erinrar om att Natura 2000-områden är riksintressen enligt 4 kap 8 § miljöbalken. En användning av mark och vatten som kan påverka ett Natura 2000-område och som omfattar verksamheter eller åtgärder som kräver tillstånd enligt 7 kap 28 a § får komma till stånd endast om ett sådant tillstånd har lämnats. (3)

Artskydd

Det framkommer i planhandlingarna och MKB:n att pilgrimsfalk har häckat i området och att den aktuella detaljplanen i samverkan med redan genomförda planer vid kalkbrottet kan komma att förstöra framtida häckningar samt försämra fågelns habitat i hög grad. Kommunen kommer därför till slutsatsen att en dispens från Artskyddsförordningen (SFS 2007:845) krävs för att kunna genomföra planen. Länsstyrelsen delar bedömningen och rekommenderar att kommunen inkommer med en dispensansökan så snart som möjligt.

Länsstyrelsen erinrar om att utrymmet att lämna dispens från förbuden i artskyddsförordningen är starkt begränsat. (4)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. I arbetet med att ta fram detaljplanen utgår vi från att hela kalkbrottet är ett Natura 2000-område.*
 - 2. En fördjupad utredning är gjord där man har tittat extra noga på påverkan på skyddade naturtyper och arter inom Natura 2000-området. Tillrinningen till Kalkbrottet påverkas endast i det övre sedimentlagret och branterna med den utpekade klippvegetationen ligger i huvudsak längre ner i Kalkbrottet. Vid infiltration av dagvatten till sedimenten enligt föreslagna dagvattenlösningar uppkommer heller ingen påverkan på hydrologin i Kalkbrottets väggar. Klippvegetationen bedöms därmed inte påverkas negativt.*
 - 3. En anmälan om tillståndsansökan angående planens påverkan på Natura 2000-området har lämnats in till Länsstyrelsen.*
 - 4. En anmälan om dispens från Artskyddsförordningen har lämnats in till Länsstyrelsen.*
-

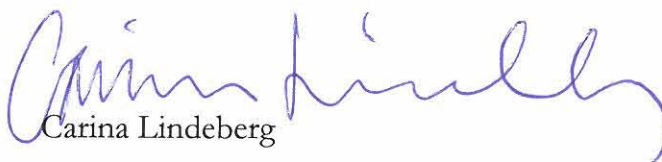
SAMMANFATTNING AV ÄNDRINGAR EFTER SAMRÅDET

Efter samrådet har många ändringar och justeringar gjorts. Bland de större revideringarna kan nämnas:

- flytt av förskoletomten i planområdets norra del så att förskolan hamnar inne i området
- sänkt bebyggelse mot Annetorpsvägen i områdets nordöstra del för ett bättre samband med befintlig bebyggelse i norr
- flytt av cirkulationsplats så att kyrkogård, befintliga träd och befintlig nätstation ej berörs.
- kompletterad parkeringsutredning

Därutöver har kompletterande utredningar avseende bland annat buller, geohydrologi och luftkvalitet genomförts.


Josephine Nellerup


Carina Lindeberg

Stadsbyggnadsnämnden 2011-12-08

Ärende: Samrådshandling för detaljplan för Elinelunds gård

Det är ett omfattande underlag som stadsbyggnadskontoret nu underställt nämnden inför samrådet. Planen medger ca 1000 bostäder på ca 32 ha. Väldigt förvånande att (S)+(V)+(MP) yrkade på återremiss för att granska en gångtunnel. Detta hade kunnat ske i det fortsatta arbetet.

Underlaget bedömdes av oss som tillfylles för att gå vidare i processen och vi yrkade på att ärendet skulle avgöras idag.

Då vi inte fick gehör för vårt yrkande avger vi reservation.

Stefan Lindhe (M)

Lars Hedåker (M)

Håkan Linné (FP)

Med instämmande av:

Anders Lunderquist (M)

Marianne Norman (M)

Karin Olsson (M)

MILJÖPARTIET DE GRÖNA
Malmö
Drottningtorget 2a
211 25 Malmö

040 23 46 00
040 23 05 33 (fax)

August Palms plats 1,
Malmö stadshus,
rum 7026, 7029
040 34 10 00

www.mp.se/malmo
malmo@mp.se

Särskilt yttrande: Miljöpartiet de Gröna i Malmö 2012-02-23

Ärende C6 Stadsbyggnadsnämnden 2012-02-23 för **Beslut om samråd, Dp 4959** **Detaljplan för Elinelunds gård** i Limhamn i Malmö

De tänkta nybyggnadsområdena kring Kalkbrottet är att betrakta som ett mycket stort stadsbyggnadsprojekt, som kommer att husera tusentals invånare, och det är därför viktigt att föra en uttömlig diskussion om de många frågetecken som ett sådant projekt väcker.

Miljöpartiet de Gröna anser att planering i denna skala ställer stora krav på helhetstänkande från kommunens sida, för att bidra snarare än att belasta stadens mål om ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet. Vi har noterat att förslaget för Elinelund innehåller många bra planeringstankar och kvalitéer inom själva området, och inte minst välkomnar vi den höjning av exploateringsgrad som åstadkommits.

Däremot tycker vi att integrationen med resten av staden riskerar att bli svag. Givet det perifera läget måste god kollektivtrafikförsörjning vara en förutsättning för genomförandet av planen, precis som annan nödvändig infrastruktur. Till sådan hör också ett varierat utbud av alternativa förbindelser för fotgängare och cyklister. Snarare än att med ett ovanifrånperspektiv eftersträva en optimal lösning måste stadsplaneringen leva sig in i verkliga behov och rörelsemönster. Vi har en rad tråkiga exempel i Malmö på hur trafikleder trasar sönder staden och isolerar hela bostadsområden i segregation och utanförskap. Barriärverkan förstärks genom en strategi baserad på ett fåtal "optimala" planskilda korsningar för fotgängare och cyklister tvärs motorleden eftersom dessa trafikanter som är beroende av att kunna välja den väg som passar bäst ur tids- såväl som trygghetshänseende.

Ur trygghetshänseende är vi tveksamma till att skapa en planskild korsning, i synnerhet som enda alternativ. Det är välkänt att tunnlar upplevs som otrygga miljöer¹. Det är naturligtvis bäst att undvika att skapa en otrygg lösning om det inte är absolut nödvändigt, även om problemen till viss del kan mildras genom medveten utformning och noggrant underhåll, inte minst då sådana åtgärder är mycket kostsamma. Det föreslagna tunnelalternativet leder vidare norrut genom en lång sträcka i park, vilket sammantaget riskerar att bli ett icke-alternativ när det är mörkt för många trafikanter (i hög utsträckning barn, kvinnor och äldre) ur ett trygghetsperspektiv. Detta leder då till ett onödigt risktagande genom att rutter som inte är trafiksäkra väljs i stället. Av denna anledning behövs flera samtidigt säkra och trygga alternativ för att röra sig in mot staden.

Vi är inte övertygade att en planskild korsning är motiverad av trafiksäkerhetsskäl. Idag trafikeras Annetorpsvägen av ca 14 000 fordon per dygn. Trafikvolymen som kvarstår efter att trafiken mellan sydvästra Malmö och yttre ringvägen avleds genom planområdets nya och genare nord-sydliga gata kommer att vara avsevärt lägre än de många flerfiliga genomfartsgator i innerstaden där plankorsningar är regel. Tvärt om tror vi att den enkelfiliga Annetorpsvägen med små medel skulle kunna fungera

¹ Se Boverkets många publikationer om trygghet och jämställdhet i stadsplaneringen, till exempel Plats för trygghet - inspiration för stadsutveckling.

som sammanbindande och levande stadsgata snarare än uppfattas som en barriär. Detta bygger på en kombination av sänkt hastighet från 50 till 40 km/h, mer stadsmässig utformning av gatans sektion och en kombination av passagemöjligheter med och utan signalreglering i plan. Detta måste även förbättra möjligheterna för den föreslagna lokaliseringen av förskola och skola invid genomfartsleden.

Vi menar också att det av försiktighetsskäl ifråga om risken för störning av känsliga arter som pilgrimsfalken, bör kunna övervägas att bebyggelse närmast skyddsområdet väster om den nordsydliga gatan inte tillåts. Däremot anser vi att detta mycket väl kan kompenseras med tätare bebyggelse i det huvudsakliga bostadsområdet genom att tillåta enstaka högre byggnader och genomgående lägga till ett våningsplan i de lägre byggnaderna i kvarterens inre. Här ställs frågan om förtätning i förhållande till konsekvenser av smala exploateringsintressen på sin spets.

Det är positivt att resonemang kring jämställdhet kan inkluderas i detaljplaneprocessen. En viktig aspekt är kvinnors relativa upplevelse av otrygghet. Detta ser vi som ett av flera symptom på en större jämställdhetsproblematik. Stadsplanering har varit en traditionellt manlig sysselsättning och detta tror vi präglar många av de val och prioriteringar som görs även idag. I denna mening kan man säga att staden planeras av män, för män. Friheten och rätten att vistas såväl som röra sig obehindrat i det offentliga rummet upplevs som större av män, något som beror på att sådana vanor, mönster och infrastrukturer som män i stor utsträckning nyttjar aktivt prioriteras medan sådana som män i mindre utsträckning nyttjar underställs resonemang om optimering eller nedprioriteras. Detta gäller inte minst inom trafikplaneringen.

Ojämställdheten i den övergripande trafikplaneringen är just ett annat symptom som är förhållandevis väl känt², vilket nämns i beskrivningen. Det saknas dock ännu tydliga slutsatser för tillämpningen i denna detaljplan.

Diskussionen om otrygghet inom stadsplanering tenderar att flytta problematiseringen från mannen till kvinnan. Det blir det problem som kvinnan upplever som ska lösas snarare än det problem som mannen orsakar genom beteende och vanor. De vanligaste lösningarna objektifierar kvinnan och gör henne än mer ofri. Sällan hämtas kvinnors förutsättningslösa önskemål in och analysen börjar snarare med att frågan om otrygghet ställs. Därtill riskerar vi att acceptera den kultur av rädsla som växer helt oberoende av den mycket låga och förhållandevis orörliga risken att drabbas av våld, i synnerhet för kvinnor. Medias roll i detta är naturligtvis viktig, men det är icke desto mindre samhällets ansvar att informera och därmed skapa trygghet.

Vi inser att detta är en diskussion som måste föras på ett övergripande plan men vill ändå peka på det orimliga i slutsatsen att jämställdheten gynnas av att kvinnor har möjlighet att parkera bilen nära hemmet även om det möjligtvis bidrar till att minska den upplevda otryggheten. Detta skulle snarare förstärka otryggheten genom att samhället signalerar att så länge kvinnan inte behöver röra sig och än mindre uppehålla sig i staden kan hon vara trygg. Planeringens uppdrag är att lösa otrygghetens orsaker, inte att acceptera dem. Att samla parkering i gemensamma

² På väg - en resa i jämställdhet, Gatukontoret Malmö stad.

parkeringsanläggningar gör i stället att invånarna, män som kvinnor rör sig i sin närmiljö och bidrar till det stadsliv som är förutsättningen för trygghet och ett flertal hållbarhetsaspekter. Huvudentrén till bostaden är då verkligen från gatan, inte via ett trapphus i det enskilda bostadshusets ödsliga källargarage.

Lucas Carlsson

och

Kami Petersen



MILJÖPARTIET DE GRÖNA
Malmö
Bergsgatan 6
211 54 Malmö

040 23 46 00
040 23 05 33 (fax)

August Palms plats 1,
Malmö stadshus,
rum 7026, 7029
040 34 10 00

www.mp.se/malmo
malmo@mp.se

Särskilt yttrande
Miljöpartiet de Gröna i Malmö 2010-03-25

Ärende nr C9 Stadsbyggnadsnämnden 2010-03-25
**ANMÄLAN – detaljplan för "Elinegård", Limhamn 155:501
m fl i Malmö**

Miljöpartiet de Gröna har tidigare uttryckt skepsis rörande det planprogram som tidigare lagts fram för området "Elinegård" (särskilda yttranden ärende nr C12 Stadsbyggnadsnämnden 2009-06-18, samt ärende nr C14 Stadsbyggnadsnämnden 2009-12-03). De tidigare inlämnade synpunkterna är fortfarande av allra högsta relevans.

Området ligger mellan Limhamn och det nya stadscentrumet Hyllie. Området från Hyllie till Limhamn kan bli ny innerstad och Malmö får se ett andra urbant stadsområde. Därför är det oerhört viktigt i den här situationen att se till att använda marken kring kalkbrottet på ett sådant sätt att man inte förbrukar marken för en lång tid framöver genom villa- och radhusmattor. När möjligheterna erbjuds att skapa ett attraktivt nytt område i Limhamn är det viktigt att det inte planeras med villor och radhus i åtanke, utan med en tydlig urban karaktär.

Kortfattat önskade De Gröna tidigare att följande förändringar hade gjorts i planprogrammet.

- * Högre exploateringstal, minst $E=1.0$
- * Mer stadsmässig bebyggelse
- * Fler bostäder i flerbostadshus och avsevärt färre i småhus och radhus
- * Säkerställ ett brett grönstråk vid kalkbrottskanten
- * Utforma Östra Kalkbrottsgränd så genomfartstrafik minimeras
- * Bättre sammankoppling av området med Hyllie
- * Arbetsplatser och verksamhetslokaler bör finnas i området i större utsträckning.
- * Ingen trafikseparering av gång och cykel och biltrafiken vid Annetorpsvägen genom en tunnel för gång och cykel.

Ambitionerna med planområdet "Elinegård" är ett till karaktären suburbaniserat område. Förslagen innebär att boende tar bilen istället för att exempelvis cykla eller åka kollektivt. Exploateringen blir inte tillräckligt hög för att verksamheter skall kunna bli livskraftiga i området, utan de boende hänvisas till långväga transporter företrädesvis med bil för att göra sina inköp, och ta sig till sina arbetsplatser och fritidsaktiviteter.

I översiktsplanen Malmö 2005 går att läsa att "*Malmös viktigaste bidrag till en ekologiskt hållbar utveckling är att bibehålla en koncentrerad stad som erbjuder invånare och besökande ett mångsidigt och lättillgängligt innehåll*" (Malmö 2005 – Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan, antagen februari 2006, s. 21); samt att "*exploateringen skall vara så hög att marken utnyttjas effektivt (...). Också vid utbyggnad i stadens periferi är målet att åstadkomma en relativt hög exploatering (...)*"

[Malmö 2005 – Aktualisering och komplettering av Malmös översiktsplan, antagen februari 2006, s. 22].

I de nya bostadspolitiska målen antagna den 29 april 2009 är ett av målen att *"kommunen ska verka för en bebyggelseutveckling som främjar en ekologiskt hållbar utveckling"*. I detta kan inbegripas att bygga så att så lite mark i anspråk tas vid ny bebyggelse. Att bygga på höjden kan vara att föredra framför att bygga på bredden då vår ovärderliga jordbruksmark är en ändlig resurs.

Ett annat av de nya bostadspolitiska målen *"kommunen ska arbeta för att utveckla och höja boendekvaliteten i bostadsområdena"* kan inbegripa att planera nya områden så att det är en riklig variation på bostäder, arbetsplatser, service, grönområden och tillgång till god kollektivtrafik.

Det låga exploateringsstalet i planprogrammet på $E=0,5$ innebär en alltför gles bebyggelse för att kunna sägas innebära ett effektivt markutnyttjande. Det ligger inte direkt i Malmö Stads intresse att tillåta att området utformas i enlighet med detta. Det är absolut nödvändigt att området blir mer urbant till sin karaktär och att exploateringsstalen höjs till minst $E=1,0$ för att en tillräcklig "täthet" skall uppnås. Det finns en stor risk i att området kommer att planeras för en alltför stor andel markbostäder. Här bör man istället anstränga sig för att skapa en attraktiv boendemiljö med stadsmässiga kvaliteter, med stor hänsyn till ett unikt naturområde.

I ett växande Malmö är det viktigt att staden växer på ett stadsmässigt sätt, för att behålla attraktionskraft, utnyttja marken effektivt och planera för ett sätt som innebär att man frångår den bilburna livsstilen för en hållbar livsstil med hållbara transportsätt.

Området omkring Limhamns kalkbrott har en stor potential att bli en spännande urban miljö i närheten av ett spektakulärt naturområde som kan bli ett mycket populärt område för rekreation i stadsnära miljö.

Det är mycket synd att man viker sig för en exploatör som inte har ambitioner om att vara med om att skapa en modern och urban stad, utan som lutar sig mot 50- och 60-talens planeringsideal. Detta blir inte ny stad för Malmö, utan ett nytt suburbant område som inte går i linje med den hållbara stadsutveckling som staden så föredömligt drivit igenom i andra områden.

Det finns fortfarande en möjlighet att undgå det stadsplaneringsmässiga misstag som riskerar att förfölja framtiden med negativa konsekvenser under många årtionden framöver. Min bestämda åsikt är att planprogrammet bör revideras i enlighet med framlagda synpunkter i detta yttrande.

För Miljöpartiet de Gröna i Malmö



Fredrik Fernqvist



Miljökonsekvensbeskrivning

tillhörande detaljplaner inom område för Planprogram öster och söder om kalkbrottet i Limhamn, Elinelunds gård



Detaljplan 4959

2011-11-24

Vectura

FÖRORD

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) behandlar detaljplaneläggningen av markområdet som ligger kring kalkbrottet i Limhamn. Området sträcker sig från Annetorpsvägen till Citytunnelns järnvägsbana och vidare västerut mellan kalkbrottskanten och Yttre Ringvägen till Kalkbrottsgatan och Hammars park. För närvarande pågår arbete med att ta fram en detaljplan inom norra delen av programområdet. Förestående MKB tillhör detaljplanen men också resterande delar av planprogramområdet som inte detaljplaneläggs just nu. För varje detaljplan som tas fram anpassas MKB:n med aktuella detaljplanegränser och redaktionella ändringar. Även definitionen av nollalternativet (utvecklingen om planerna inte genomförs) kan behöva ändras i det fall ytterligare detaljplaner inom området antagits sedan föregående version av MKB. Därmed kan även konsekvenserna av nollalternativet behöva justeras. Det övergripande innehållet med konsekvensbedömningar och åtgärdsförslag till följd av planförslagets genomförande ändras dock inte.

Miljökonsekvensbeskrivningen bygger på en tidigare MKB som är framtagen av Tyréns och som hanterar detaljplaner norr om kalkbrottet. Detta är ett önskemål från Malmö stad, med anledning av att förutsättningarna för de båda miljökonsekvensbeskrivningarna är likvärdiga.

Ett separat PM tas också fram som behandlar aspekterna landskapsbild och hushållning med naturresurser, vilka i samråd med Länsstyrelsen inte har ansetts vara av betydande miljöpåverkan.

RAPPORTFAKTA

Titel	MKB tillhörande detaljplaner inom område för Planprogram öster och söder om kalkbrottet i Limhamn, Elinelunds gård. Detaljplan 4959.
Datum	2011-11-24
Detaljplan (skede)	Detaljplan 4959 (samråd)
Kommun	Malmö Stad
Planhandläggare	Carina Lindeberg
Uppdragsgivare	Malmö Stad
Konsult	Vectura, Box 242, 201 22 Malmö, 0771-159 159
Uppdragsansvarig	Maria Blidfors
MKB upprättad av	Emely Knudsen
Naturvärden	Cecilia Kjellander
Bullerberäkningar	Andreas Persson
Interngranskning	Kajsa Nilsson
Uppdragsnr	103865

SAMMANFATTNING

Under 2009 tog Malmö Stad fram ett planprogram för området öster och söder om kalkbrottet i Limhamn i syfte att utreda förutsättningarna för bebyggelse. Planprogramområdet ligger i anslutning till kalkbrottet och sträcker sig från Annetorpsvägen i norr till Citytunnelns järnvägsförbindelse i söder och vidare västerut mellan kalkbrottskanten och Yttre Ringvägen till Kalkbrottskatan och Hammars park. En första detaljplan, Dp 4959, inom norra delen av planprogramområdet håller för närvarande på att tas fram. Detaljplaneförslaget medger en utbyggnad om ca 1000 bostäder, den övervägande delen av bostäderna är lägenheter i flerbostadshus. Högre bebyggelsekanter längs kanterna skyddar områdets inre mot buller och mot vinden. Inom området planeras siktlinjer ut mot kalkbrottet från huvudgatan, i mitten av området, och från den stora parken.

Framtida bebyggelseinnehåll sydöst om kalkbrottet är ännu oklart. Det föreslagna bebyggelseområdet kan delas in i bostads- och verksamhetsområden. Områdets södra del, längs Citytunnelns järnvägsförbindelse och Yttre Ringvägen, lämpar sig för verksamheter av icke störande karaktär som kan ligga nära bostäder.

Behovsbedömning

I samband med planprogrammet har stadsbyggnadskontoret gjort bedömningen att kommande detaljplaner för området kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11§ i Miljöbalken, varför krav på MKB ställs.

I behovsbedömningen identifierades följande aspekter som betydande eller eventuellt betydande miljöaspekter att utreda vidare i en MKB; biologisk mångfald, stads- och landskapsbild, ljusförhållanden och resurshushållning. Vid samråd med Länsstyrelsen den 6 och 27 maj 2010 har det dock beslutats att det endast är Natura 2000 och artskyddet i kalkbrottet samt påverkan på de rekreativa värdena i kalkbrottet som utgör betydande miljöpåverkan – och behandlas i förestående MKB.

Planprogramområdet och kalkbrottsområdet

MKB:n beskriver konsekvenserna utifrån planerad utbyggnad inom planprogramområdet. Utbyggnaden berör inte bara förhållandena inom planprogramområdet utan även de förhållanden som finns i kalkbrottet. Kalkbrottet utgör livsmiljö för ett stort antal växt- och djurarter varav flera är rödlistade eller på annat sätt hotklassade.

Programområdet ligger inom ett öppet och halvöppet stadslandskap. Området ingår i Malmös landsbygd och består av biotoperna åker och vall, träd- och buskdungar samt gårdsmiljöer.

Limhamns kalkbrott har stora bevarandevärden utifrån flera olika synvinklar. Brottet har en speciell biotopuppbyggnad, en anmärkningsvärt rik fauna och flora, en intressant geologi samt utgör ett kulturhistoriskt monument och ett attraktivt besöksmål. De livsmiljöer som dominerar i kalkbrottet är stora vegetationsfattiga kalkstapps- och våtmarksområden, storslagna branter och rasbranter av kalksten och kalkkross samt ett stort vassområde.

Med anledning av de skyddsvärda upplevelsemiljöer och livsmiljöer samt den rikedom av djur- och växtarter som kalkbrottet inrymmer har beslutats att ett naturreservat ska bildas vid Limhamns kalkbrott. Hela kalkbrottet är även skyddat som Natura 2000-område. De utpekade naturtyperna i Natura 2000-området är kalkrika oligomesotrofa vatten med bentiska kransalger, fuktängar med blåttätel eller starr, rikkärr, klippvegetation på kalkrika bergssluttningar av

kalktyp samt arterna kalkkrassing och större vattensalamander. Enligt bevarandepLANEN för Natura 2000-området är det övergripande syftet att upprätthålla en gynnsam bevarandestatus av de utpekade naturtyperna och arterna.

Bullernivåer från omgivande trafik reduceras genom brottets topografi. Brottet kan därför klassas som ett av Malmös ”tysta områden”. Lite beroende på vindriktningen kan stora delar av brottet ha ljudnivåer som ligger under 35dB. Även mängden störande artificiellt ljus är begränsad och i dagsläget kommer detta från väg- och bostadsbelysning nordost och väster om brottets närmiljö samt från Ollebotalan sydost om kalkbrottet.

Konsekvenser av nollalternativet

Konsekvenserna av planernas genomförande ska jämföras mot ett nollalternativ d.v.s. miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planerna inte genomförs. Nollalternativet har definierats enligt följande:

- För området öster och sydost om kalkbrottet antas att marken inte bebyggs utan används för aktivt jordbruk såsom idag.
- För kalkbrottet sätts nollalternativet till att det blir tillgängligt för allmänheten. MKB:n utgår från att skötseln av kalkbrottet sker enligt den skötselplan som togs fram i samband med naturreservatsbildningen.
- För området norr om kalkbrottet antas bebyggelse i enlighet med gällande detaljplaner för området.

Naturmiljö

Flertalet av de arter i kalkbrottet (som studerats i tidigare framtagen MKB) bedöms inte påverkas av planförslagen. Arter i kalkbrottet som dock kan komma att beröras negativt av de detaljplaner som ianspråkats i nollalternativet, är pilgrimsfalk och hämpling. Risken för störning bedöms dock kunna minskas, bl.a. genom att en skyddszon förläggs vid kalkklippan (som omfattas av Dp 4997) så att allmänheten hindras tillträde. Enligt tidigare framtagen MKB kan det inte uteslutas att den planerade utbyggnaden norr om kalkbrottet även har en negativ påverkan på rådjur, ormvråk, fiskgjuse, silltrut och korp.

Under förutsättning att naturreservatets reservatsföreskrifter följs, bedöms inte slitage från friluftsliv leda till betydande negativ påverkan på naturmiljön. Den ökningen av bullernivåer som sker i nollalternativet bedöms inte heller störa fågellivet på något betydande sätt.

Rekreation och friluftsliv

De rekreativa värdena i kalkbrottet försämras något i nollalternativet i jämförelse med dagens situation. I nollalternativet blir kalkbrottet visuellt påverkat av bebyggelsen norr om kalkbrottet och kvaliteter, i form av frånvaro av staden, försvinner. De visuella kvaliteterna i kalkbrottet är dock i förhållande till utbyggnadsförslaget bättre, eftersom ytterligare bebyggelse öster och sydost om brottet inte uppförs. Nollalternativet innebär en marginell ökning av bullernivåerna i kalkbrottet enligt genomförda bullerberäkningar.

Konsekvenser av utbyggnadsförslaget

Naturmiljö

Ett genomförande av detaljplanerna runt brottet innebär inte några fysiska åtgärder i kalkbrottet eller Natura 2000-området. De mänskliga aktiviteterna runt brottet ökar dock i och med planförslagen. Störningar i form av trafik och buller, ljusstörningar och ett frekvent friluftsliv kan komma att utgöra störningskällor för djurlivet i kalkbrottet. Bebyggelsen kan även komma att utgöra en ny barriär för faunan i området. De djur som bedöms kunna störas är främst däggdjur, fåglar och insekter. Bebyggelsen bedöms inte leda till några betydande negativa konsekvenser för däggdjuren.

Resultaten från bullerberäkningarna för kalkbrottet visar generellt på små skillnader i bullernivåer mellan nollalternativet och planförslaget vid kalkbrottets botten och nivåer innebär inte någon störning av betydelse för fågellivet. Anläggningsarbeten kan dock störa såväl däggdjur som fågelliv i byggskedet. Då påverkan är begränsad till byggtiden uteblir oftast långvariga och permanenta konsekvenser. Eftersom all bebyggelse inte kommer att byggas samtidigt, riskerar dock byggfasen att dra ut på tiden – vilket i så fall innebär mer långvariga störningar.

Rovfågeln är de mest störningskänsliga fågelarterna i kalkbrottet. En bebyggelse intill östra kanten kan verka avskräckande för rovfåglar när de ska besöka brottet. En kombination av förlorat jaktområde öster om brottet och försämrade häckningslokaler pga. störningar från planförslagen på den norra sidan, kan leda till att habitat förloras. Pilgrimsfalk och berguv är extra känsliga för störningar i sin häckning. En utdragen byggfas med upprepade störningar under flera häckningssäsonger kan därför leda till att pilgrimsfalken försvinner för gott från området. Detta skulle innebära en mycket stor negativ konsekvens för arten (då en av Skånes tre häckplatser försvinner) samtidigt som det leder till att den biologiska mångfalden minskar. Även backsvalan, som häckar på den östra sidan (kolonihäckare), är också känslig för störning under häcktiden.

Enligt utförda geotekniska utredningar kommer nuvarande grundvattenbalans i och runt kalkbrottet att bibehållas. Den utpekade klippvegetation på de kalkrika sluttningarna skulle eventuellt ändå kunna påverkas negativt, till följd av minskat inflöde av grundvatten mot kalkbrottets slänt genom att regnvattnet till stor del leds bort som dagvatten. Enligt de geologiska utredningar som genomförts bedöms dock förändrade inflöden endast minska fuktigheten i de övre jordlagren marginellt. I och med detta bedöms inte förutsättningarna för en gynnsam bevarandestatus för klippvegetationen försämrats på ett sätt som riskerar att hota bevarandet av arten i kalkbrottet.

För de övriga naturtyperna samt Natura 2000-arterna bedöms inte planförslagen påverka förutsättningarna för en gynnsam bevarandestatus. Ett genomförande av planförslagen bedöms inte heller skada naturtyperna eller utsätta Natura 2000-arterna för störningar som kan försvåra bevarandet av arterna i området.

Rekreation och friluftsliv

Genomförda bullerberäkningar vid kalkbrottets botten visar generellt på små skillnader i bullernivåer mellan nollalternativet och planförslaget. Planförslagen kommer således inte att bidra till förändrade ljudnivåer av betydelse i kalkbrottet. Kalkbrottets visuella miljö försämras dock ytterligare (i jämförelse med nollalternativet), i takt med att fler höga byggnader uppförs nära kalkbrottets kant. Förutom aspekten att byggnaderna kommer synas, oavsett var i kalkbrottet betraktaren befinner sig, kommer utbyggnaden också medföra att en större mängd artificiellt ljus sprider sig ner till kalkbrottet under kvälls- och nattetid.

Förslag till åtgärder

Naturmiljö

För att undvika, minska och avhjälpa negativ miljöpåverkan bör vissa åtgärder vidtas. Dessa handlar bland annat om att byggskedet bör anpassas i tiden, så att huvuddelen av störande arbeten sker utanför fåglarnas häckningssäsong. Anläggningsarbeten bör även anpassas så att störande ljud, ljus och vibrationer hålls på en låg nivå. Bortledningen av dagvatten mot den östra klippväggen bör begränsas så att hydrologin i slänten lämnas opåverkad. Detta för att värna om den gynnsamma bevarandestatusen för klippvegetationen.

Gatlyktor och belysning nattetid bör utformas med avskärmning för att minska negativ påverkan på nattaktiva insekter. Belysningen bör utformas i samarbete med kommunens ekologer.

Utvecklingen av det s.k. Lernackenstråket (som en grön förbindelse norr om kalkbrottet mellan Hammars park väster om brottet och koloniområdena Mossängen/Elinelund öster om brottet) bör prioriteras i det framtida planarbetet. Inom Lernackenstråket bör fler grönytor planläggas och på så sätt bindas samman med det befintliga Pildammstråket öster om kalkbrottet. Detta för att stärka de gröna korridorerna och förbättra tillgängligheten till kalkbrottet.

Rekreation och friluftsliv

För att minimera de negativa konsekvenserna av den visuella påverkan som bebyggelsen medför föreslås att marken mellan kalkbrottet och bebyggelse utformas med strategiskt placerade trädplanteringar. Gatlyktor och belysning bör inte bara utformas med avskärmning för att minska negativ påverkan på nattaktiva insekter, utan även utformas med hänsyn till att artificiellt ljus även sprids i rekreativmiljöer.

INNEHÅLL

1.	INLEDNING	9
1.1.	Bakgrund och syfte.....	9
1.2.	MKB-processen	10
1.3.	Behovsbedömning.....	10
2.	AVGRÄNSNINGAR	12
2.1.	Geografisk avgränsning.....	12
2.2.	Avgränsning i tid	13
2.3.	Avgränsning av innehåll i MKB.....	13
3.	ALTERNATIV	14
3.1.	Nollalternativ	14
3.2.	Alternativ utformning i planprogrammet.....	14
3.3.	Alternativ utformning för dp 4959	17
4.	FÖRUTSÄTTNINGAR	18
4.1.	Översiktsplan.....	18
4.2.	Planprogramområdet.....	19
4.3.	Kalkbrottet och Natura 2000-området.....	19
4.4.	Bebyggelsen norr om kalkbrottet.....	22
4.5.	Trafikmängder	22
4.6.	Bullerutredningar.....	22
5.	PLANFÖRSLAGEN – INNEHÅLL OCH SYFTE	24
5.1.	Dp 4959 - området norr om Elinelunds gård och Östra Kalkbrottsgatan	25
5.2.	Övriga delar av planprogramområdet	26
6.	KONSEKVENSBEDÖMNING – NATURMILJÖ	27
6.1.	Förutsättningar.....	27
6.2.	Förutsättningar - livsmiljöer och arter.....	28
6.3.	Förutsättningar – restriktioner och skydd	30
6.4.	Bedömningsgrunder.....	33
6.5.	Konsekvenser – Nollalternativet	35
6.6.	Konsekvenser - Planförslaget	37
6.7.	Kumulativa effekter av detaljplanernas genomförande	41
6.8.	Förslag till åtgärder.....	42

6.9.	Slutsatser	43
7.	KONSEKVENSBEDÖMNING – REKREATION OCH FRILUFTSLIV	44
7.1.	Förutsättningar.....	44
7.2.	Bedömningsgrunder.....	46
7.3.	Konsekvenser - Nollalternativet.....	47
7.4.	Konsekvenser av planförslagen.....	47
7.5.	Förslag till åtgärder.....	50
7.6.	Slutsatser	50
8.	BEAKTANDE AV MILJÖKVALITETSMÅLEN.....	51
9.	UPPFÖLJNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN	53
10.	REFERENSER	54

BILAGOR

1. PM Bullerberäkningar
2. Sammanställning av arter i kalkbrottet

1. INLEDNING

1.1. Bakgrund och syfte

Under 2009 tog Malmö Stad fram ett planprogram för området öster och söder om kalkbrottet i Limhamn i syfte att utreda förutsättningarna för bebyggelse. Planprogramområdet ligger i anslutning till kalkbrottet. Området sträcker sig från Annetorpsvägen i norr till Citytunnelns järnvägsförbindelse i söder och vidare västerut mellan kalkbrottskanten och Yttre Ringvägen till Kalkbrottsgatan och Hammars park, se Figur 1 nedan. Stadsbyggnadsnämnden har utifrån planprogrammet tagit beslut om att kommande detaljplanearbeten för det aktuella området ska ske med utgångspunkt från planprogrammets alternativ 2. En första detaljplan, Dp 4959, inom östra delen av planprogramområdet håller för närvarande på att tas fram. Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhör detaljplanen men också resterande delar av planprogramområdet som inte detaljplaneläggs just nu. Syftet med föreliggande MKB är att lyfta fram miljöfrågorna i planprocessen så att de integreras i planarbetet.



Figur 1: Översiktsbild planprogramområdet med närmaste omgivning (kartunderlag Malmö stad).

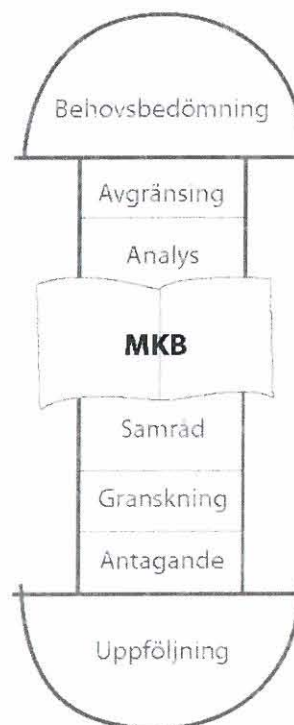
1.2. MKB-processen

MKB-processen följer Plan- och bygglagen och Miljöbalken. Figur 2 illustrerar processen från behovsbedömning till uppföljning av planens betydande miljöpåverkan.

Alla detaljplaner ska behovsbedömas för ställningstagande om den kan antas medföra betydande miljöpåverkan eller ej. Efter behovsbedömningen sker en avgränsning av MKB. Både behovsbedömning och avgränsning görs i samråd med länsstyrelsen. Det är dock kommunen som tar ställning till om det är betydande miljöpåverkan eller inte.

Analysen omfattar insamling av grunddata, fördjupade utredningar, beskrivning av miljöförhållanden, miljömål etc. MKB upprättas varvid planförslag och MKB görs tillgängliga för berörda kommuner, myndigheter och allmänheten - samråd. Inkomna synpunkter tas under övervägande och eventuell inarbetning i MKB sker. Granskningskedet utgör ytterligare en möjlighet att samråda om MKB.

Beslut om antagande av sådana planer vars genomförande kan antas medföra betydande miljöpåverkan tas av kommunfullmäktige. Den betydande miljöpåverkan som planens genomförande leder till ska sedan följas upp.



F

Figur 2:
Miljöbedömningsprocessen
(källa: Boverkets vägledning
för miljöbedömningar av
planer)

1.3. Behovsbedömning

Enligt 4 kap 34 § i Plan- och bygglagen finns, avseende miljöbedömning och MKB en regel som säger att bestämmelserna i Miljöbalken om miljöbedömning ska tillämpas om planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. För att avgöra om planen ger upphov till betydande miljöpåverkan görs en behovsbedömning i enlighet med 6 kap i Miljöbalken.

I samband med planprogrammet har stadsbyggnadskontoret gjort bedömningen att kommande detaljplaner för området kan antas medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11§ i Miljöbalken, varför krav om upprättande av MKB ställs.

4.4. Bebyggelsen norr om kalkbrottet

Delar av området norr om kalkbrottet, se Figur 3 under kapitel 2 *Avgränsningar/Geografisk avgränsning*, har under senaste åren planlagts för bostäder. Idag pågår byggnation inom de delar av området där detaljplaner vunnit laga kraft.

Hela området rymmer drygt 1 100 bostäder. Den nya bebyggelsen föreslås uppföras i 2-6 våningar närmast kalkbrottskanten. Det närmsta avståndet mellan bebyggelsen och kalkbrottskanten varierar mellan 20 och 65 m. På kalkklippan/Falkboet förs diskussioner om området kommer bebyggas med bostäder eller om ett besökscentrum kommer uppföras. Oavsett vad som uppförs kommer bebyggelsen alldeles intill kalkbrottskanten.

4.5. Trafikmängder

Tabellen nedan redovisar trafikmängden på gator runt omkring kalkbrottet. Både dagens trafik och prognoser för framtida trafik redovisas.

Tabell 4.1: Trafikmängder nuläge och prognos 2020.

Trafiksiffror	Nuläge antal fordon (tunga fordon)	Prognos år 2020 antal fordon (tunga fordon)
Kalbrottsgatan - Yttre Ringvägen	7 700 (10 %)	10 000 (11 %)
Kalbrottsgatan - Annetorpsvägen	7 600 (11 %)	12 000 (11 %)
Yttre ringvägen, riktning mot Köpenhamn	13 000 (13 %)	20 000 (11 %)
Yttre ringvägen, riktning mot Malmö	15 200 (10 %)	20 000 (11 %)
Gottorpsvägen - Yttre ringvägen	10 200 (10 %)	12 000 (11 %)
Gottorpsvägen - Lorensborggatan	9 600 (10 %)	18 000 (11 %)
Annetorpsvägen - Limhamnsgårdens allé	8 000 (11 %)	10 000 (11 %)
Annetorpsvägen - Sunnaväg	14 100 (10 %)	14 000 (11 %)
Annetorpsvägen - Bispgatan	11 800 (11 %)	21 000 (11 %)
Annetorpsvägen - Elinelundsvägen	14 300 (8 %)	19 000 (11 %)
Annetorpsvägen - Lorensbergsgatan	17 700 (13 %)	21 000 (11 %)
Sunnaväg	3 500 (7 %)	9 000 (11 %)
Bispgatan	1 200 (6 %)	4 000 (11 %)
Ny gata inom planområdet, öster om kalkbrottet, norra delen	-	14 000 (11 %)
Ny gata inom planområdet, öster om kalkbrottet, södra delen	-	11 000 (11 %)

4.6. Bullerutredningar

Nedan redovisas de bullerutredningar som är genomförda för aktuellt område.

Gatukontoret har analyserat ljudmiljön i kalkbrottet genom att låta utföra dels bullerberäkningar för omgivande tåg- och vägtrafik, dels kontrollmätningar nere i kalkbrottet.

Beräkningarna visar att bullernivåerna är lägst i den östra delen av kalkbrottet. De maximala bullernivåerna (högsta ljudnivån under en viss tidsperiod) från vägtrafiken varierar mellan ca 35

och 45 dBA. Tågtrafiken genererar bullernivåer på mellan 58 och 65 dBA i den västra delen och mellan 52 och 62 dBA i den östra delen.

Kontrollmätningar är gjorda på sex olika platser i kalkbrottet. Mätningarna utfördes både med och utan tågpassager. Mätningarna med tågpassager visar på något lägre maximala ljudnivåer, mellan 49 och 58 dBA, än de som beräknats. Uppmätta ekvivalenta ljudnivåer (genomsnittliga ljudnivån under en viss tidsperiod) låg på mellan 35 och 43 dBA utan passerande tåg och på mellan 36 och 49 med passerande tåg.

Flygbullret har inte tagits med i utförda beräkningar eller mätningar varför bullernivåerna kan vara något högre än redovisat.

Vectura har genomfört bullerberäkningar i området kring Limhamns kalkbrott. Beräkningar har utförts för tre scenarier:

- Nuläge
- Nollalternativ
- Utbyggnadsalternativ

Resultaten från de olika beräkningsalternativen för kalkbrottet visar generellt på små skillnader i bullernivåer vid kalkbrottets botten. I botten på kalkbrottet ligger de ekvivalenta nivåerna kring 40 dBA, i norra delen av kalkbrottet ligger nivån kring 40-45 dBA. Längs med kalkbrottskanten, i samma marknivå som den planerade bebyggelsen, ligger nivåerna på mellan 45 och 50 dBA för beräkningsalternativen nuläge och nollalternativ. För utbyggnadsalternativet ligger nivåerna mellan 45-55 dBA. Riktvärdet för rekreationsområden i tätbebyggelse är på 55 dBA, vilket kalkbrottet underskrider.

5. PLANFÖRSLAGEN – INNEHÅLL OCH SYFTE

I planprogrammet föreslås området främst användas för bostadsbebyggelse. Planprogrammets totala yta omfattar ca 100 ha, varav exploateringsbar mark omfattar ca 31 ha norr om Elinelunds gård och ca 26 ha söder om denna. Totalt planeras ca 42 ha bli parkmark.

Planprogramområdet är fördelat enligt följande:

- Dp 4959, området norr om Elinelunds gård och Östra Kalkbrottsgatan.
- Återstående markområden i öster och söder som ännu inte är under detaljplaneläggning.

Planprogramområdet med aktuell detaljplan markerad ses i Figur 10.



Figur 10: Planprogramområdet (röd linje) med aktuell detaljplanegräns, gul linje, markerad (källa Malmö Stad).

5.1. Dp 4959 - området norr om Elinelunds gård och Östra Kalkbrottsgatan

Elinelunds gård är planerat som en sammanhängande stadsdel med tydliga offentliga rum och stråk, se Figur 11. Fria ytor inom området samlas i de stråk där människor rör sig till och från förskola, arbete eller för rekreation. Kontraster skapas när öppna vidder ställs mot småskaliga slutna stadsrum, kargt naturlandskap kontra lummiga, inre gröna rum. Inom området planeras siktlinjer ut mot kalkbrottet från huvudgatan, i mitten av området, och från den stora parken. I mindre skala mynnar alla de öst-västliga bostadsgatorna ut mot kalkbrottskanten. Genom en tydlig och lätt avläsbar gatuhierarki uppnås orienterbarhet.

Planförslaget medger en utbyggnad om ca 1000 bostäder i nyproduktion. Den övervägande delen av bostäderna är lägenheter i flerbostadshus. I övrigt består utbyggnaden av radhus och enstaka friliggande enbostadshus. Därutöver medges skola, förskola och butik. Högre bebyggelsekanter längs kalkbrottets kant, skyddar området inre mot buller och mot vinden.

Längs hela östra Kalkbrottskanten avsätts ett ca 50 meter brett rekreativstråk.

Stadsdelsparken är ett öppet och långsmalt parkrum med fri sikt ut mot bropylonerna och kalkbrottet i väster. Parken är tänkt att vara naturligt utformad med fritt placerade träd med höga kronor, som inte hindrar sikten och olika gräsplanteringar.

Östra Kalkbrottsgatan går genom den västra delen av området och är en genomfartsled med ca 14 000 beräknat antal fordonsrörelser per dygn, varav ca 4000 genereras av det planerade området.



Figur 11: Illustration för detaljplan 4959, Tengbom – FOJAB.

5.2. Övriga delar av planprogramområdet

Utöver detaljplan 4959 är inget annat område under planläggning. I planprogrammet delas det föreslagna bebyggelseområdet in i bostads- och verksamhetsområden. Området rymmer ca 1300 bostäder.

Övrig mark avsätts till grönstråk och att säkerställa allmänhetens tillgång till brottskanten. Området utgör en länk i det övergripande östvästliga grönstråket som sammanbinder Lernacken med Lindängelunds rekreationsområde.

Det bullerstörda läget längs Citytunnelns järnvägsförbindelse och Yttre Ringvägen gör att områdets södra del lämpar sig väl för verksamheter. Det ska vara verksamheter av icke störande karaktär som kan ligga nära bostäder.

6. KONSEKVENSBEDÖMNING – NATURMILJÖ

Föreliggande kapitel behandlar direkta och indirekta konsekvenser för naturmiljön i kalkbrottet. Miljökonsekvensbeskrivningen tar även upp de kumulativa effekter som planområdet, tillsammans med bebyggelsen norr om kalkbrottet, medför för Natura 2000-området. Delutredningen *Bebyggelse norr om Limhamns kalkbrott – Beskrivning av konsekvenser för naturvärden och förslag till åtgärder* utgör underlag för bedömningen av de kumulativa effekterna.

Eftersom naturområdet nyligen inventerats inför bildande av naturreservat i kalkbrottet, har ingen naturinventering utförts till denna MKB. Konsekvensbedömningarna utgår därmed från de arter som påträffats i kalkbrottet vid kommunens inventeringar inför bildandet av naturreservatet. Nedanstående uppgifter är hämtade från dokumentet *Naturreservat Limhamns kalkbrott, skötselplan och Bildande av Naturreservat Limhamns kalkbrott, Beslut*.

Även om MKB:n endast utreder konsekvenserna för naturmiljön i kalkbrottet och Natura 2000-området, kan konsekvenser i närområdet behöva belysas. Detta görs med hänsyn till att många arter generellt är beroende av sammanhängande miljöer och spridningskorridorer som sträcker sig över större områden.

6.1. Förutsättningar

Grönplanen för Malmö (2003) visar att programområdet ligger inom ett öppet och halvöppet stadslandskap. I grönplanen föreslås att en grön förbindelse, norr om kalkbrottet mellan Hammars park (väster om brottet) och koloniområdena Mossängen/ Elinelund (öster om brottet), utvecklas. Inom detta, det s.k. Lernackenstråket, ska fler grönytor planläggas och på sikt bindas samman med det befintliga Pildammstråket, ett grönstråk öster om kalkbrottet.

I sin helhet är kalkbrottet ett resultat av industriell brytning av kalk för tillverkning av cement. Brottet har ett stora bevarandevärden utifrån många olika synvinklar; dess speciella biotopuppbyggnad, dess rika fauna och flora, intressanta geologi, samt som ett kulturhistoriskt monument och ett attraktivt besöksmål. Trots att brytningen avslutades så sent som 1994 innehåller brottet ett mycket stort antal djur- och växtarter. Under de senaste årens inventeringar har över 1400 arter noterats. Av dessa är 20 stycken upptagna i EU:s fågeldirektiv och art- och habitatdirektiv, 55 arter nationellt rödlistade och 12 arter fridlysta (exklusive däggdjur och fåglar). Rödlistade arter och arter i fågeldirektivet art- och habitatdirektivet listas i tabell 6.1.

Genom brottets topografi reduceras bullernivåer från omgivande trafik, varför området klassas som ett av Malmös ”tysta områden”. Även mängden störande artificiellt ljus är begränsad. I dagsläget kommer belysning från väg- och bostadsområden nordost och väster om brottets närmiljö samt från Olleboterminalen sydost om kalkbrottet.

6.2. Förutsättningar - livsmiljöer och arter

Livsmiljöer

De livsmiljöer som dominerar i kalkbrottet är stora vegetationsfattiga kalkstäpps- och våtmarksområden, storslagna branter och rasbranter av kalksten och kalkkross, samt ett stort vassområde. Andra värdefulla biotoper är kanaler, djupare dammar, fuktängar, rikkärr, äldre busk- och trädungar samt branter av sandjord.

Flera arter i kalkbrottet är beroende av sammanhängande miljöer och spridningskorridorer som sträcker sig utanför kalkbrottet. Det är kanske främst fåglar och däggdjur (rådjur och räv) som kan antas vara beroende av omgivande miljöer. Enligt organisationen "Fåglarnas Malmö" används jordbruksmarken öster om brottet som jaktmark av exempelvis av tornfalk och brun kärrhök (som häckar i kalkbrottet). Brun kärrhök använder även buskvegetation i närområdet för att hitta bomaterial såsom kvistar. Andra arter som kan tänkas nyttja omgivande åkermark vid födosök är exempelvis stenskvätta, tofsvipa, sånglärka och hämpling.

Området norr om kalkbrottet har delvis inventerats i samband med MKB:n tillhörande detaljplaner inom område för planprogram för Annetorpsgården 3 m.fl. i Limhamn. I enlighet med utförd inventering finns en knylhavreäng längs Annetorpsvägen. De öppna ängarna utgör en vanlig vegetationstyp i Sverige som generellt hyser en rik insektsfauna med fjärilar, skalbaggar, steklar, tvåvingar, m.m. Två sällsynta skalbaggsarter, *Calosirus terminatus* och *Apion aethiops*, hittades inom ängsområdet 2006. Även frätande fåglar såsom finkar (t.ex. hämpling och vinterhämpling), återfinns troligtvis i ängsmiljön.

Nordväst om kalkbrottet finns en mer lundartad miljö. Täta och alléliknande trädstrukturer (i nordsydlig riktning) av oxel, tysklönn och ask lindar samt ett antal döda almar växer här. Den goda tillgången på s.k. "död ved"(döda och döende träd) ger goda förutsättningar för många vedlevande insekter, en organismgrupp inom vilket många sällsynta arter förekommer.

I det nordvästra hörnets centrala delar i kalkbrottet finns en kalktorräng med mycket lågvuxen och gles vegetation - som klarar den torra, kalkrika (basiska) miljön. Delar av området är fläckvis helt vegetationslöst. Grönfläckig kalfjäril (bofast i kalkbrottet sedan flera år tillbaka) förekommer sannolikt här då gulreseda (dess värdväxt), förekommer rikligt.

Fåglar

Kalkbrottet hyser en mycket rik fågelfauna, med hela 61 häckande arter. Exempel på arter är pilgrimsfalk (häckplatser i brottets nordvästra del) och berguv (häckplats vid vassområdet). Stenskvätta häckar i de sydöstra delarna och backsvalan i det nordöstra hörnet av brottet.

Groddjur

I Natura 2000-området ingår arten större vattensalamander. Arten förekommer och reproducerar sig i en isolerad damm brottets i nordöstra hörn. I kalkbrottet finns även den akut hotade grönfläckiga paddan. Grönfläckig padda finns i hela brottet med olika täthet, men har huvudsakligen sina lekvatten i den östra delen.

Fladdermöss

Flera arter av fladdermöss har observerats och emellanåt är det mycket gott om födosökande individer. Det varma lokalklimatet och den stora födotillgången i kalkbrottet, gynnar sannolikt fladdermössen. De små dammarna som finns i kalkbrottet bidrar till en hög produktion av insekter, vilket utgör lämpliga jaktområden för vattenfladdermus.



Figur 12: Svanar i kalkbrottet.

Småkrypsfauna

Bland småkrypsfaunan är artrikedomen mycket stor (antalet skalbaggsarter överstiger 450 stycken). Nästan 30 av brottets rödlistade arter är insekter - däribland en art som är ny för Nordeuropa. De mest gynnsamma miljöerna för skalbaggsfaunan ligger i den övre kanten av kalkbrottets västra del. Kalkbrottet hyser även flera sländarter, varav den ovanliga mindre kustflicksländan återfinns i tusental vissa år. Tillgång till öppna vattenytor och våtmark, olika marks substrat och död ved är generellt viktiga strukturer för småkrypsfaunan.

Övriga däggdjur

Förutom ovanstående och skyddsvärda arter hyser brottet ett antal arter som ur ett stadsekologiskt perspektiv är speciella och som har stort upplevelsevärde. Hit hör till exempel korp, grå häger, rådjur, fälthare, räv och grävling. Flera arter rör sig över större områden och är beroende av gröna korridorer för att kunna röra sig mellan kalkbrottet och andra livsmiljöer.

I bilaga 2 presenteras en sammanställning av de rödlistade arter och de arter som omfattas av artskyddsförordningen och som lever i kalkbrottet.

6.3. Förutsättningar – restriktioner och skydd

Naturresevat

Med anledning av de skyddsvärda upplevelsemiljöer och livsmiljöer som finns i kalkbrottet samt den rikedom av djur- och växtarter som kalkbrottet hyser har ett naturresevat bildats vid Limhamns kalkbrott (december 2010). Genom bildandet av naturresevatet har områdets värden getts ett långsiktigt skydd.

Ett av de viktigaste bevarandemålen med naturresevatet är att bibehålla kalkbrottets kalkdominerade, karga och öppna livsmiljöer och skydda de speciella djur och växtarter som etablerat sig och som kommer att etablera sig i området. Detta kräver att arternas habitat skyddas och bibehålls samt att området är skyddat från artificiellt ljus och buller samt att stor hänsyn tas av besökarna i brottet.

Natura 2000

Enligt bevarandeplanen för Natura 2000-området är det övergripande bevarandesyftet att upprätthålla de utpekade naturtyperna och arterna i en gynnsam bevarandestatus inom den biogeografiska regionen. Detta innebär att naturtyperna ska omfatta ett visst antal hektar och att vissa ekologiska strukturer och funktioner ska finnas.

Bland bevarandemålen nämns att störningar från ljud- och ljuskällor undviks i och i närheten av kalkbrottet, småvattnen får inte torka ut, hydrologin i berget med klippvegetation ska vara opåverkad och naturliga källor gynnas samt att hotade eller sällsynta växt- och djurarter som förekommer i Limhamns kalkbrott skall bevaras och förnygra sig i långsiktigt livskraftiga populationer.

I tabell 6.1. redogörs för vilka naturtyper Natura 2000-området Limhamns kalkbrott avser att bevara och skydda.

I tabell 6.2. redogörs för vilka arter (och dess krav på ekologiska strukturer och funktioner) som Natura 2000-området Limhamns kalkbrott avser att bevara och skydda.

Tabell 6.1. Utpekade naturtyper i Natura 2000-området.

Naturtyp	Krav på typiska arter i naturtypen
Kalkrika oligomesotrofa vatten med bentiska kransalger	Det ska finnas minst 2 typiska arter i genomsnitt per provyta. De typiska arterna taggsträfs, gråsträfs, törnsträfs har påträffats i naturtypen.
Fuktängar med blååtäl eller starr	Det ska finnas minst 2 typiska arter i genomsnitt per provyta. De typiska arterna ängsnycklar, vildlin, slankstarr, tagelsäv, bläsand, skedand, enkelbeckasin, rödbena, tofsvipa och gulärta har påträffats i naturtypen.
Rikkärr	Det ska finnas minst 2 typiska arter i genomsnitt per provyta. De typiska arterna näbbstarr, slankstarr, tagelsäv, ängsnycklar, fetbålmossa och källtuffmossa förekommer i naturtypen.
Klippvegetation på kalkrika bergssluttningar - Kalktyp	Det ska finnas minst 1 typisk art i genomsnitt per provyta. De typiska arterna berggröe, harmynta och krusig gelelav förekommer i naturtypen.

Tabell 6.2. Natura 2000-arter i Natura 2000-området.

Arter	Krav på ekologiska strukturer och funktioner
Kalkkrassing	<ul style="list-style-type: none"> Kalkkrassing ska förekomma på minst tre platser inom kalkbrottet och varje delpopulation ska förnygras så att bestånden alltid förekommer i långsiktigt, livskraftiga populationer. De karaktäristiska öppna, flacka och fuktiga ytorna med kalksten skall hållas öppna och fuktiga för att gynna förekomsten och säkerställa den långsiktiga existensen av kalkkrassing. Finsediment av kalksten med rörlighet (t.ex. kalkstensberget i norr) bevaras och får inte plockas bort, här etableras ofta nya bestånd av kalkkrassing. De kontinuerliga frostsprängningarna behövs också för att gynna kalkkrassing. Omrörning alternativt avskalning av markytan t.ex. genom harvning, sker vid behov för att gynna kalkkrassing.
Större vattensalamander	<ul style="list-style-type: none"> Större vattensalamander ska förekomma på minst tre platser inom kalkbrottet och varje delpopulation ska vara långsiktigt livskraftiga med årlig förnyring. Träd och buskar ska endast i mindre omfattning skugga småvatten med större vattensalamander. Ingen utsättning av fisk/kräftor får ske på konstgjord väg då de utför predation på större vattensalamander. Naturlig introducering av fisk har skett. Om det visar sig att den större vattensalamandern hotas av fisk kan det bli aktuellt att hålla nere fiskpopulationen.

I bevarandeplanen listas förutsättningar för gynnsam bevarandestatus samt risker för områdets naturtyper och Natura 2000-arter. Nedan listas de förutsättningar för gynnsam bevarandestatus som skulle kunna påverkas av en exploatering runt brottet.

- Vattenkvaliteten i småvatten och fuktängar ska vara tillräckligt god och den antropogena belastningen av närsalter, miljögifter och grumlande ämnen begränsas.
- Hydrologin vid kalkrika bergsslutningar ska lämnas opåverkad.
- Substraten i klippbranterna lämnas orörda till naturliga processer för etablering och upprätthållande av klippvegetationen.
- Träd på toppen av klippan är positivt då de bevarar nederbörden och ser till att det blir ett jämnare flöde av vatten nedför klippan.
- Inga miljöer med förekomst av Större vattensalamander får förloras pga. exploatering, uttorkning, avdunstning, utsättning av fisk och/eller kräftor, eller genom negativ påverkan från annan markanvändning.

Nedan listas de i bevarandeplanen omnämnda riskerna för Natura 2000-området som är relevanta vid en exploatering runt brottet.

- Påverkan i närområdet utanför kalkbrottet t.ex. utsläpp av föroreningar från punktkällor i närområdet.
- Läckage av gödande ämnen, olja eller liknande ämnen liksom rester av bekämpningsmedel eller andra giftiga ämnen till småvatten med större vattensalamander.
- Markexploatering eller annan markanvändningsförändring i området eller i angränsande områden, t.ex. bebyggelse, markberedning och dikning.
- Verksamheter och åtgärder som påverkar vattenföring och hydrologiska förhållanden i anslutning till småvatten med större vattensalamander, t.ex. markavvattning.
- Störningar från markanvändning t.ex. högljudda maskiner samt störningar från friluftsliv.
- Höga ljudnivåer och uppsättning av ljuskällor som lyser ner i brottet och stör fågellivet.

6.4. Bedömningsgrunder

Miljökonsekvensbeskrivningen ska ligga till grund för beslut om genomförandet av detaljplanerna kan skada de skyddade livsmiljöerna i kalkbrottet och om det kan medföra att de skyddade arterna utsätts för en störning som på ett betydande sätt kan försvåra bevarandet av arterna. För att de skyddade naturtyperna och arterna ska kunna finnas kvar och fortleva i området krävs förutsättningar för s.k. *gynnsam bevarandestatus* (att man bevarar de strukturer och funktioner som finns i naturtypen och att de arter som är typiska för naturtypen finns kvar i livskraftiga populationer). För en art innebär gynnsam bevarandestatus att arten finns i livskraftiga populationer och att förekomsten av dess livsmiljö är tillräcklig.

Konsekvenserna av att en livsmiljö för en art försvinner från ett område ska bedömas utifrån hur hotad arten är nationellt och internationellt men även utifrån artens förekomst lokalt eller regionalt. Om arten är nationellt hotad men är vanligt förekommande inom Malmö eller Skåne så är konsekvenserna inte lika stora som om det bara finns några enstaka exemplar i samma område. Omvänt kan man säga att även om en art inte anses hotad nationellt eller internationellt kan den vara hotad ur ett lokalt eller regionalt perspektiv. Vissa livsmiljöer och arter kan också vara speciella ur ett stadsekologiskt perspektiv och bidra till ett stort upplevelsevärde. Större däggdjur och vilt kan t.ex. ge höga upplevelsevärden även om de inte är direkt hotade eller skyddade.

Artskydd

Som tidigare nämnts finns inom kalkbrottet ett flertal växt- och djurarter som tillhör någon form av nationell eller internationell hotkategori. Dessa hotkategorier har varierande innebörd och ger olika starkt skydd för respektive art. I Tabell 6.3 ges en förklaring till de olika hotkategorierna.

Tabell 6.3. Förklaring av olika hotkategorier. Färgmarkering tydliggör hur starkt skyddet är för arter inom respektive kategori – röd markerar starkast skydd och gult svagast.

Hotkategori	Förklaring
EU:s fågeldirektiv	Livsmiljöerna ska bevaras för de fågelarter som är listade i direktivet.
EU:s habitatdirektiv bilaga 2	Livsmiljöerna ska bevaras för de arter som är listade i bilaga 2 till direktivet.
EU:s habitatdirektiv bilaga 4	Förbjudet att fånga, döda eller störa de arter som är listade i bilaga 4 till direktivet.
Fridlysta arter	Förbjudet att fånga, döda eller störa djurarter angivna i Miljöbalkens Artskyddsförordning. Det är även förbjudet att förstöra eller samla in ägg samt skada djurens fortplantningsområden eller viloplatser.
I Sverige rödlistade arter	Listning över hotade arter i Sverige. Rödlistning ger inget automatiskt lagstadgat skydd. Vissa arter är skyddade enligt ovan, andra inte. Arterna delas in i olika kategorier utifrån hotbilden: (CR) Akut hotad, (EN) Starkt hotad, (VU) Sårbar, (NT) Missgynnad, (DD) Kunskapsbrist.

Buller

Idag saknas riktvärden för trafikbuller i naturmiljöer men för friluftsområden avsatta i kommunal översiktsplanering finns riktvärden för buller från väg- och järnvägstrafik. Där gäller att den ekvivalenta ljudnivån inte får överstiga 45 dBA, se kapitel 7. Inom forskningsprogrammet Include (Integration av ekologiska och kulturella dimensioner i transportinfrastruktur) har det gjorts en översikt över tidigare forskning om buller i naturmiljöer.

Översikten visar att effekterna är likartade mellan hur besökare i grönområden och fåglar påverkas av vägtrafikbuller, och observerade kritiska nivåer för störning är slående lika. Om man t.ex. väljer att acceptera en försämring av ljudkvaliteten med maximalt 20 procent (mätt som besökarnas värdering av sina upplevelser eller förekomst av häckande fåglar) får bullernivån inte överstiga 49–50 dBLAeq. Detta gäller alltså lika för människor och fåglar. Redan vid 55 dBLAeq, en vanlig ljudnivå i många parker och tätortsnära grönområden har hälften av fågellivet försvunnit (och hälften av besökarna upplever sig störda av buller). Enligt studierna bör ett riktvärde på cirka 50 dBLAeq i stadsnära naturmiljöer kunna tas som utgångspunkt för fortsatta studier.

6.5. Konsekvenser – Nollalternativet

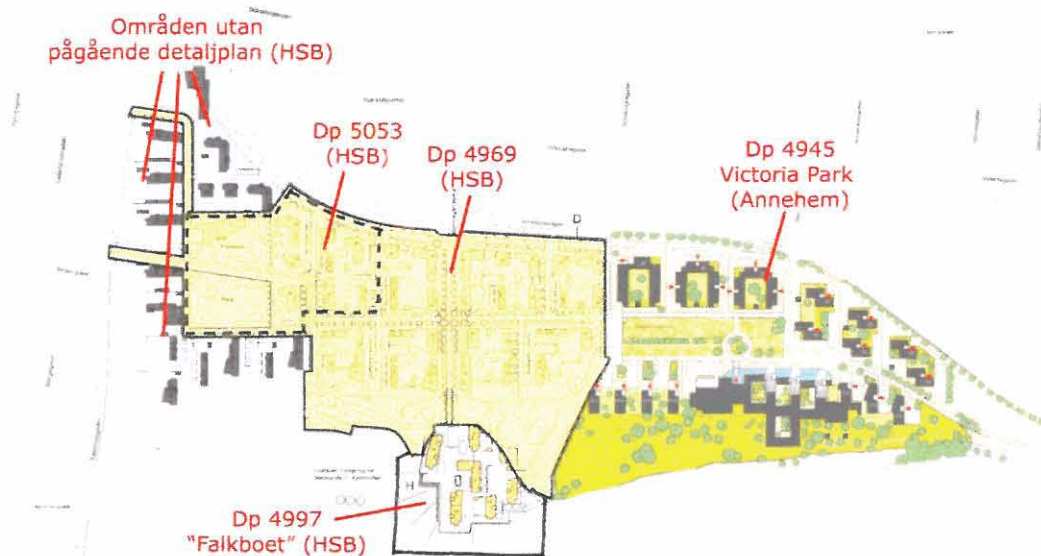
I nollalternativet bebyggs inte marken inom planområdet utan används för aktivt jordbruk såsom idag. Vidare förutsätts att kalkbrottet kommer att vara tillgängligt för allmänheten, att pumpningen av vatten ut ur brottet fortsätter och att skötselplanen för naturreservatet samt bevarandeplanen för Natura 2000-området följs. Nollalternativet innebär också att området norr om kalkbrottet bebyggs i enlighet med gällande detaljplaner.

Konsekvenser av genomförandet av detaljplaner norr om kalkbrottet

I den MKB som togs fram till detaljplaner inom område för planprogram för Annetorpsgården 3 m.fl. i Limhamn, förutses miljökonsekvenser av planförslagen norr om kalkbrottet. Här bedöms att flertalet av de studerade arterna i kalkbrottet, inte kommer att påverkas av planförslagen.

Arter som dock kan komma att beröras negativt av detaljplanerna är pilgrimsfalk och hämpling. Enligt tidigare framtagen MKB, hotar särskilt den exploatering som påverkar kalkklippan enligt Dp 4997 (se Figur 13), att förstöra pilgrimsfalkens häckplats (varvid arten försvinner från området). Det är idag ej helt klart om det blir bostäder eller besökscentrum i detta område. Risker för störning bedöms dock kunna minskas bl.a. genom att en skyddszon förläggs vid brottets kant, så att allmänheten hindras tillträde.

Enligt den tidigare MKB:n kan det heller inte uteslutas att den planerade utbyggnaden norr om kalkbrottet kan få en negativ påverkan på rådjur, ormvråk, fiskgjuse, silltrut och korp.



Figur 13: Planprogramområdet norr om kalkbrottet.

Konsekvenser av naturreservatet

Skötseln av naturreservatet och Natura 2000-området syftar bl.a. till att gynna konkurrenssvaga arter (t.ex. kalkkrassing) genom omrörning av ytskiktet, slyröjning vid behov etc., vilket motverkar igenväxningsprocessen. Skötseln kommer även att styras för att utveckla vissa områden, naturtyper och arter. Detta kommer att påverka den framtida utvecklingen av brottet. Ett ökat friluftsliv kan samtidigt leda till ökat slitage och störningar för vissa arter. Naturreservatets reservatsföreskrifter innehåller dock ordningsföreskrifter för vistelse i området. Under förutsättning att dessa följs bedöms inte slitage från friluftsliv leda till någon betydande negativ påverkan på naturmiljön.

Konsekvenser av buller

Enligt genomförda bullerberäkningar ökar bullernivåerna runt kalkbrottet något. Detta innebär dock enbart en marginell skillnad i kalkbrottet. Ökade bullernivåer bedöms inte störa fågellivet på något betydande sätt.

Konsekvenser av övriga processer i området

Utöver utvecklingen av området norr om kalkbrottet pågår andra processer i och omkring brottet som påverkar naturmiljön. Från och med kalkbrytningen och fram till idag har växter och djur etablerats successivt i området. Förmodligen har vissa arter som invandrat också försvunnit igen. Denna successionsprocess pågår fortfarande och kommer att fortsätta framöver. Nya arter tillkommer och vissa arter försvinner. Anledningarna till detta är flera. Dels hittar lättspredda arter i närheten fortare till en ”ny” lämplig miljö, medan arter som är på längre avstånd och/eller är mer svårspredda tar längre tid på sig. Dels förändras miljöförhållanden med tiden. Bland viktiga förhållanden och händelser kan nämnas:

- Stenras vid klippkanterna orsakade av främst frostsprängning skapar nya områden vilka kan koloniserars.
- Kvävededfall från luftföroreningar gödslar marken med årliga tillskott.
- Igenväxningsprocessen i sig skapar nya miljöförhållanden. T.ex. kan träd och buskar som etableras skugga ut ljuskrävande arter och förändra konkurrenssituationen mellan olika arter.

6.6. Konsekvenser - Planförslaget

Planförslaget kommer att leda till en ökad mänsklig aktivitet omkring brottet. Sannolikt leder den nya bebyggelsen också till att fler nyttjar själva brottet för rekreation och friluftsliv. Förutom själva byggskedet kan störningar i form av trafik och buller, ljusstörningar och ett mer frekvent friluftsliv komma att utgöra störningskällor för djurlivet i kalkbrottet. Den planerade skyddszonen längs den östra och sydöstra sidan minskar de direkta störningar som antas uppstå från bostadsområdet. Ny bebyggelse kan också utgöra en barriäreffekt för de djur som förflyttar sig mellan brottet och områden runt omkring. De djur som bedöms kunna störas är främst däggdjur, fåglar och insekter.

Livsmiljöer och arter

Livsmiljöer

Planförslaget innebär inte några fysiska åtgärder i kalkbrottet eller Natura 2000-området. Enligt utförda geotekniska utredningar kommer nuvarande grundvattenbalans (hydrologi) i och runt kalkbrottet i stort bibehållas. Den nya bebyggelsen innebär dock att regnvattnet till stor del leds bort som dagvatten. Dagvatten ska ledas till fördröjningsmagasin inne i detaljplaneområdet och infiltreras. Inflödet av grundvatten mot kalkbrottets slänt minskar därmed och erosionsprocesserna i kalkbrottsväggen bromsas upp. En förutsättning för gynnsam bevarandestatus för klippvegetationen är att hydrologin lämnas opåverkad och att vattnet får sippra naturligt genom väggarna. Om det minskade inflödet leder till att mindre eller inget vatten sipprar genom väggarna riskeras bevarandet av klippvegetationen.

Avloppsvatten ska kopplas till kommunalt ledningsnät med avledning till reningsverk. Risken för utsläpp bedöms därmed som minimal. Andra utsläpp från närområdet bedöms heller inte som sannolik. Mindre läckage av olja och kemikalier kan inträffa under byggskedet men bedöms inte kunna påverka kalkbrottet på ett betydande sätt. Jordbruksmarken öster om brottet kommer till största del att bebyggas i och med genomförandet av detaljplanen. Ett rekreativområde (vilket även kan fungera som spridningsstråk) som är ca 50 m brett bevaras längs kalkbrottets kant. Det tillkommer även en grön parkkil i ösvästlig riktning centralt i området.

Fåglar

Mänsklig aktivitet, byggarbeten, trafik etc. kan utgöra störningskällor för fågelfauna. Fåglar kan i vissa fall vara extremt störningskänsliga, och påverkas av bara en enstaka fotgängare, någon enstaka farkost, eller buller knappt över bakgrundsbruset. För många arter kan dock störningseffekter saknas, och en del arter uppvisar t.o.m. högre täthet nära störningskällor. Enligt *Naturvårdsverkets rapport Effekter av störningar på fåglar – en kunskapssammanställning för bedömning av inverkan på Natura 2000-objekt och andra områden*, saknas det för de flesta arter och naturmiljöer så detaljerade kunskaper att de direkt kan användas för att förutsäga miljökonsekvenser och föreslå åtgärder.

Enligt organisationen Fåglarnas Malmö, är rovfågarna de mest störningskänsliga arterna i kalkbrottet. För tornfalk och brun kärrhök försvinner en nära jaktmark då jordbruksmarken öster om brottet försvinner, vilket är negativt. Data på hur mycket marken används (i relation till andra marker) saknas dock, varför det i dagsläget är svårt att bedöma hur negativ konsekvensen blir. Brun kärrhök har sina bon i vassen, utan störningar från mänskliga byggaktiviteter.

Tornfalken är relativt van vid människor och deras bon låg, i varje fall 2010, på den norra sidan av brottet, under Viktoria Park-delen där de var väl skyddade.

När det gäller pilgrimsfalken torde inte byggaktiviteter öster om kalkbrottet beröra dem förutsatt att boplatserna ligger nedanför Viktoria Park-delen. Det är dock bara vissa år de häckar (sannolikt pga. störningar från barn och ungdomar som leker i brottet) och det är först i mars som man vet vart årets häckningsförsök sker. Pilgrimsfalkarna vistas också i sydöstra och södra delen av kalkbrottet. Om det i mars visar sig att de eventuellt kommer häcka i den delen, kan störningar från byggverksamhet verka förödande på artens häckning. Försvinner pilgrimsfalken från kalkbrottet innebär det inte bara en lokal förlust, utan även att en av Skånes tre lokaler för pilgrimsfalk drabbas. Detta innebär mycket negativa konsekvenser för arten såväl som den biologiska mångfalden, genom att den framtida skånska populationstillväxten av arten hotas.

Även berguvarna är känsliga för störningar för att de ska kunna ha en lyckad häckning. Det är dock ovisst var berguvarna kan tänkas ha sin boplatz (de var för unga för att häcka 2010). Enligt organisationen Fåglarnas Malmö kommer de sannolikt häcka i västra delen av brottet. Om de häckar i den västra delen av brottet bedöms inte arten påverkas på ett betydande sätt av bebyggelsen öster om brottet. Backsvalan som häckar på den östra sidan är kolonihäckare och känslig för störning under häckning. Tofsvipa, sånglärka och hämpling kan också påverkas negativt genom att områden omkring brottet (som nyttjas för födosök) försvinner. Dock inte på ett sätt som försvårar bevarandet av arten.

Resultaten från bullerberäkningarna för kalkbrottet visar generellt på små skillnader i bullernivåer mellan nollalternativet och planförslaget vid kalkbrottets botten. Bullernivåer bedöms inte medföra någon störning av betydelse för fågellivet. Anläggningsarbeten kan dock komma att störa fågellivet. Då påverkan är begränsad till byggtiden torde långvariga konsekvenser utebli. Generellt sett förutses därmed inte byggskedet leda till några bestående negativa konsekvenser för fågelfaunan i brottet.

Groddjur

Planförslaget bedöms inte påverka kalkbrottets hydrologi, inklusive yt- och grundvattenkvalitet, nämnvärt. Dammen i det nordöstra hörnet där större vattensalamander återfinns, bedöms därmed inte påverkas negativt. Den gröNFLäckiga paddans lekvatten i östra delen bedöms inte heller påverkas av planförslaget. Ovan nämnda arter bedöms inte heller utsättas för andra störningar som kan försvåra dess bevarande i området.

Fladdermöss

Fladdermöss påverkas av exploateringsingrepp och areella näringar genom att födotillgång och vegetationsstruktur förändras, och möjligen genom att tillgången på koloni- och övervintringsplatser påverkas. Det finns inga data som visat att fladdermössen påverkats negativt av buller eller avgaser. Tvärtom förekommer många arter ofta inne i städer om det bara finns tillgång till grönområden och vatten. Åkermarken runt kalkbrottet har lågt värde för fladdermöss, varför förlusten av åkermark inte bedöms som negativ. Om den nya bebyggelsen medför en ökning av träd, buskar och gatlampor i området antas detta gynna fladdermössen. Under förutsättning att kalkbrottet (och dess gynnsamma mikroklimat) bevaras, bedöms därmed inte omgivande ny bebyggelse påverka fladdermössen negativt.

Småkrypsfauna

Den nya bebyggelsen kan leda till ljusstörningar i och omkring kalkbrottet. Särskilt nattaktiva insekter som orienterar sig med hjälp av månen kan påverkas negativt då ljus från t.ex. gatlyktor stör deras navigationssystem och gör att de förlorar orienteringen. Bebyggelse kan även utgöra barriärer för lågt flygande insekter. Det är dock svårt att avgöra hur stora konsekvenser detta får för insektsfaunan i brottet. I övrigt bedöms inte viktiga ekologiska funktioner och strukturer för småkrypsfaunan påverkas negativt av planförslaget.

Övriga däggdjur

För däggdjur som rådjur, fälthare, räv och grävling kan den nya bebyggelsen utgöra en barriär i landskapet. Detta kan leda till att kalkbrottet nyttjas mindre av dessa arter eller i värsta fall inte alls. En ökad mänsklig aktivitet i området kan också leda till att skygga arter som t.ex. räv undviker brottet, särskilt under dagtid. Om trycket från predatorer och betesdjur förändras kan det i sin tur påverka artsammansättningen i kalkbrottet.

I planprogrammet för området öster och söder om kalkbrottet i Limhamn, Elinelunds gård betonas vikten av att utveckla det s.k. Lernackenstråket som en grön förbindelse norr om kalkbrottet mellan Hammars park väster om brottet och koloniområdena Mossängen/Elinelund öster om brottet. Inom Lernackenstråket ska fler grönytor planläggas och på så sätt bindas samman med det befintliga Pildammsstråket öster om kalkbrottet. Under förutsättning att detta genomförs, förutses de gröna korridorerna stärkas och tillgängligheten till kalkbrottet totalt sett förbättras. Sammantaget bedöms den nya bebyggelsen öster om brottet försämra livsmiljön för större däggdjur med tanke på dess barriäreffekt och på den ökade mänskliga aktiviteten runt brottet (dock inte leda till några betydande negativa konsekvenser).

Anläggningsarbeten kan störa däggdjur men då påverkan är begränsad till byggtiden torde långvariga mer bestående konsekvenser kunna utebli. Byggskedet förutses därmed inte leda till några långvariga negativa konsekvenser för däggdjur i brottet.

Natura 2000

Utpekade naturtyper

Då den nya bebyggelsen inte påverkar hydrologin eller lokalklimatet i kalkbrottet förutses inte de fysiska förutsättningarna för växtlivet förändras. Naturtypen Kalkrika oligomesotrofa vatten med bentiska kransalger, kommer således inte att påverkas.

Den utpekade klippvegetation på de kalkrika sluttningarna skulle kunna påverkas negativt till följd av minskat inflöde av grundvatten mot kalkbrottets slänt. Enligt de geologiska utredningar som genomförts bedöms inte exploateringen runt kalkbrottet påverka grundvattenbalansen under Bryozokalkstenen (och ovan detta lager bedöms ett ändrat inflöden endast minska fuktigheten i jorden marginellt). I och med detta bedöms inte förutsättningarna för gynnsam bevarandestatus för klippvegetationen försämrats på ett sätt som riskerar att hota bevarandet av arten i kalkbrottet.

Förutsättningarna för en gynnsam bevarandestatus av de typiska växtarterna i naturtyperna fuktängar och rikkärr bedöms inte förändras. Växtlivet kan dock påverkas av ett mer intensivt friluftsliv och ett ökat slitage. Planförslaget kan sannolikt bidra till ett ökat nyttjande av kalkbrottet för närrekreation. Under förutsättning att Naturreservatets ordningsföreskrifter följs, bedöms inte slitage från närrekreation leda till någon betydande negativ påverkan. Sammantaget bedöms planförslaget inte påverka förutsättningarna för en gynnsam bevarandestatus för de utpekade naturtyperna i kalkbrottet.

Tabell 6.4. Påverkan på utpekade naturtyper.

Naturtyp	Påverkan
Kalkrika oligomesotrofa vatten med bentiska kransalger	Förutsättningarna för gynnsam bevarandestatus påverkas inte. Förekomsten av de typiska arterna taggstråfse, gråstråfse, törnstråfse bedöms inte påverkas negativt.
Fuktängar med blåtåtel eller starr	Förutsättningarna för gynnsam bevarandestatus påverkas inte. Förekomsten av de typiska arterna ängsnycklar, vildlin, slankstarr, tagelsäv, bläsand, skedand, enkelbeckasin, rödbena och gulärta bedöms inte påverkas negativt. Tofsvipan får färre födosökmöjligheter när jordbruksområdet öster om kalkbrottet försvinner. Tofsvipan anses dock ha bra och tillräckliga födosökmöjligheter i kalkbrottet varför förlusten av jordbruksmarken inte bedöms försvåra bevarandet av arten.
Rikkärr	Förutsättningarna för gynnsam bevarandestatus påverkas inte. Förekomsten av de typiska arterna näbbstarr, slankstarr, tagelsäv, ängsnycklar, fetbålmossa och kalltuffmossa bedöms inte påverkas negativt.
Klippvegetation på kalkrika bergssluttningar - Kalktyp	Förutsättningarna för gynnsam bevarandestatus bedöms inte påverkas på ett sätt som riskerar att hota bevarandet av arten i kalkbrottet. Förekomsten av de typiska arterna berggröe, harmynta och krusig geelav bedöms inte påverkas negativt.

Natura 2000-arter

Då den nya bebyggelsen inte påverkar hydrologin eller lokalklimatet i kalkbrottet (eller tillför andra störningar som kan försvåra bevarandet av arter kopplat till dessa) förutses inte de fysiska förutsättningarna för Natura 2000-arterna kalkkrassing och större vattensalamander förändras.

Tabell 6.5. Påverkan på Natura 2000-arter.

Art	Påverkan
Kalkkrassing	Förutsättningarna för gynnsam bevarandestatus påverkas inte. Arten bedöms inte utsättas för störningar som kan försvåra bevarandet i området.
Större vattensalamander	Förutsättningarna för gynnsam bevarandestatus påverkas inte. Arten bedöms inte utsättas för störningar som kan försvåra bevarandet i området.

6.7. Kumulativa effekter av detaljplanernas genomförande

Kumulativa effekter kan beskrivas som den samlade påverkan från förändringar orsakade av andra tidigare, nutida eller skäligen förutsebara framtida aktiviteter tillsammans med projektet. För området norr om kalkbrottet finns ett planprogram där området föreslås användas för i huvudsak bostadsbebyggelse. För detaljplanerna inom området för planprogrammet finns en MKB framtagen (Miljökonsekvensbeskrivning tillhörande detaljplaner inom område för planprogram för Annetorpsgården 3 m.fl. i Limhamn). I området finns bostäder sedan tidigare och i nuläget pågår byggnation inom de delar av området där detaljplaner vunnit laga kraft.

Nedan beskrivs de kumulativa effekterna av genomförandet av planförslagen norr och öster om brottet. För att få en förståelse för de sammanlagda konsekvenserna krävs att avsnittet Konsekvenser – Planförslaget i denna MKB läses först.

Anläggningsarbeten kan störa däggdjur och fågelliv, men då påverkan är begränsad till byggtiden uteblir oftast långvariga konsekvenser. Eftersom all bebyggelse runt kalkbrottet (norr och öster om brottet) inte kommer att byggas samtidigt riskerar dock byggfasen att dra ut på tiden vilket innebär mer långvariga och därmed mer bestående störningar. Ju länge störningarna från byggskedet varar, desto mer långvariga och troligtvis med bestående negativa konsekvenser för däggdjur och/eller fågelfaunan riskerar att uppkomma.

Enligt MKB:s tillhörande detaljplaner norr om brottet kan arterna pilgrimsfalk och hämpling beröras negativt av exploateringen där. Enligt MKB:n hotar särskilt en exploatering av kalkklippan enligt Dp 4997 att förstöra pilgrimsfalkens häckning varvid den försvinner från området. Risken för störning bedöms dock kunna minskas, bl.a. genom att förlägga en skyddszon vid brottets kant, där allmänheten hindras tillträde.

Pilgrimsfalk och berguv är känsliga för störningar i sin häckning. Förlusten av jordbruksmark öster om brottet kan påverka rovfåglar negativt då potentiella jaktmarker försvinner. En kombination av förlorat jaktområde öster om brottet och försämrade häckningslokaler p.g.a. störningar från planförslagen på den norra sidan, kan leda till att habitat förloras. En utdragen byggfas med upprepade störningar under flera häckningssäsonger skulle

kunna leda till att pilgrimsfalken försvinner för gott från området. Försvinner pilgrimsfalken från kalkbrottet innebär det inte bara en lokal förlust utan som tidigare nämnts att en av Skånes tre lokaler för pilgrimsfalk drabbas (en förlust som innebär att den framtida skånska populationstillväxten av arten hotas). Även hämplingen riskerar att påverkas negativt genom att områden för bl.a. födosök kring brottet försvinner.

För däggdjur som rådjur, fälthare, räv och grävling kan den nya bebyggelsen runt kalkbrottet utgöra en barriär i landskapet. Detta kan leda till att kalkbrottet nyttjas mindre av dessa arter eller i värsta fall inte alls. En ökad mänsklig aktivitet i området kan också leda till att skygga arter som t.ex. räv undviker brottet, särskilt under dagtid. Bebyggelsen bedöms dock inte leda till några betydande negativa konsekvenser för däggdjuren.

Planförslagen norr om kalkbrottet bidrar inte till några kumulativa effekter för de utpekade naturtyperna eller Natura 2000-arterna i brottet.

6.8. Förslag till åtgärder

För att undvika, minska och avhjälpa negativ miljöpåverkan bör nedanstående åtgärder övervägas vid ett genomförande av planförslaget öster om kalkbrottet. Åtgärderna bör utredas vidare och mer ingående för att en lämplig anpassning skall kunna utformas.

- Byggskedet bör anpassas i tiden så att huvuddelen av denna sker utanför fåglarnas häckningssäsong. Om pilgrimsfalkarna häckar i den sydöstra och södra delen av kalkbrottet bör det inte ske några byggaktiviteter intill kalkbrottet där under tiden mars-juli.
- Byggskedets arbete bör anpassa så att störande ljud, ljus och vibrationer hålls på en låg nivå.
- För att minska störningar anläggs en s.k. grön bård om ca 55 meter intill brottets kant.
- Om möjligt bör användandet av smällare, raketer och andra saker som åstadkommer kraftiga ljud i området förhindras.
- Boende i området bör informeras särskilt om de reservatsföreskrifter som gäller vid vistelse i kalkbrottet.
- Bortledning av dagvatten mot den östra klippväggen bör begränsas så att hydrologin i slänten lämnas opåverkad och så att vattnet kan sippra naturligt genom väggarna. Detta för att värna om den gynnsamma bevarandestatusen för klippvegetationen.
- Utvecklingen av det s.k. Lernackenstråket (som en grön förbindelse norr om kalkbrottet mellan Hammars park väster om brottet och koloniområdena Mossängen/Elinelund öster om brottet) bör prioriteras. Inom Lernackenstråket bör fler grönytor planläggas och på så sätt bindas samman med det befintliga Pildammstråket öster om kalkbrottet. Detta för att stärka de gröna korridorerna och förbättras tillgängligheten till kalkbrottet.
- Gatlyktor och belysning nattetid bör utformas med avskärmning för att minska negativ påverkan på nattaktiva insekter. Belysningen bör utformas i samarbete med kommunens ekologer.

6.9. Slutsatser

Ett genomförande av detaljplanerna runt brottet innebär inte några fysiska åtgärder i kalkbrottet eller Natura 2000-området. Vidare påverkas inte hydrologin i brottet av planförslagen. Flertalet av de studerade arterna i kalkbrottet påverkas därmed inte av planförslagen. De mänskliga aktiviteterna runt brottet ökar dock i och med planförslaget. Störningar i form av trafik och buller, ljusstörningar och flitigt friluftsliv kan komma att utgöra störningskällor för djurlivet i kalkbrottet samtidigt som bebyggelse kan utgöra barriärer för faunan i området. Bebyggelsens barriäreffekt bedöms dock inte leda till några betydande negativa konsekvenser.

Konstruktionsarbete kan störa däggdjur och fågelliv. Då påverkan är begränsad till byggtiden uteblir oftast långsiktiga konsekvenser. Eftersom all bebyggelse inte kommer att byggas samtidigt riskerar dock byggfasen att dra ut på tiden vilket innebär mer långsiktiga störningar. Beroende på hur länge störningar från byggskedet varar kan mer långsiktiga negativa konsekvenser för däggdjur eller fågelfaunan uppkomma. De mest störningskänsliga arterna i kalkbrottet är rovfågarna och särskilt pilgrimsfalken. Förlusten av jordbruksmark öster om brottet kan samtidigt påverka rovfåglar negativt då potentiella jaktmarker försvinner. En kombination av förlorat jaktområde öster om brottet och försämrade häckningslokaler p.g.a. störningar från planförslagen (och en utdragen anläggningsfas) kan leda till att habitat förloras. Bebyggelse intill östra kanten kan sannolikt också vara avskräckande för rovfåglar när de ska besöka brottet då det inte finns någon naturlig väg som leder dem in till kalkbrottet.

Planförslagen bedöms inte påverka förutsättningarna för gynnsam bevarandestatus av Natura 2000-arterna eller de utpekade naturtyperna. Ett genomförande av planförslagen bedöms inte heller skada naturtyperna eller utsätta Natura 2000-arterna för störningar som kan försvåra bevarandet av arterna i området.

Tillstånd enligt Natura 2000

Kalkbrottet är avsatt som Natura 2000-område. Skyddet avser naturtyperna kalkrika oligomesotrofa vatten med bentiska kransalger, fuktängar med blåttåtel eller starr, rikkärr, klippvegetation på kalkrika bergssluttningar samt arterna kalkkrassing och större vattensalamander. Genomförd konsekvensbedömning visar att de utpekade naturtyperna och arterna inte påverkas negativt av detaljplanens genomförande. Tillstånd enligt Miljöbalkens 7 kap 28 a §, för påverkan på området bedöms därmed inte krävas.

Dispens enligt artskyddsförordningen (1998:179)

Artskyddsförordningen är kopplad till 8 kap Miljöbalken som reglerar skyddet av vissa djur- och växtarter. Förordningen anger förbud att bl.a. avsiktligt störa vilda fåglar och vissa vilt levande djurarter eller deras fortplantningsområden eller viloplats. Av de arter som ovan angetts kunna påverkas av bostadsbebyggelsen omfattas flera arter.

Genomförande av detaljplanen kan komma att förstöra pilgrimsfalkens häckning vilket kräver dispens enligt artskyddsförordningen. Övriga arter påverkas i mindre omfattning. Behovet av dispens för pilgrimsfalken beror av störningen vilket i sin tur beror av vidtagandet av skadeförebyggande åtgärder, den tidsmässiga planeringen av byggskedet och den sammanlagda störningen som uppkommer tillsammans med genomförandet av detaljplanerna norr om kalkbrottet. Hur dessa omständigheter utvecklar sig behöver utredas vidare i samråd med Länsstyrelsen.

7. KONSEKVENSBEDÖMNING – REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Föreliggande kapitel redovisar den påverkan som planförslagen och nollalternativet bedöms medföra på kalkbrottets rekreativa värden. Aspekter som beaktas är ljudnivåer och visuella förändringar, så som de upplevs vid vistelse i brottet. I dagsläget är kalkbrottet inte tillgängligt för allmänheten varvid de rekreativa värdena inte heller kan upplevas. Kalkbrottet förklarades som naturreservat i slutet av år 2010, ett av syftena är att göra brottet tillgängligt för besökare, friluftsliv och turism. Planförslagets påverkan utgår därför från scenariot att kalkbrottet görs tillgängligt för allmänheten, se även kapitel 2 *Avgränsningar/Geografisk avgränsning*. Även nollalternativet innebär att kalkbrottet blir tillgängligt för allmänheten.

7.1. Förutsättningar

Kalkbrottet är idag endast tillgängligt för allmänheten genom organiserade guidningar. Intresset är stort hos allmänheten och för turister att få komma ner i brottet. I samband med arbetet att bilda ett naturreservat innefattande hela kalkbrottsområdet har en utvecklingsplan tagits fram som visar olika förslag för hur brottet kan göras tillgängligt och säkert för besökare och på ett för naturen och miljön skonsamt sätt.

Utvecklingsplanen föreslår bland annat en vandringsled, utkiksplatser och möjligheter till bad och bastu. Utanför naturreservatet föreslås ett ca 50 m brett rekreativt område. Rekreativt område kommer att minska den negativa påverkan från olika framtida störningar i brottets närhet och kommer ur ett rekreativt perspektiv bli ett mycket viktigt natur-/parkområde som går runt brottet och förbinder det med omkringliggande gröna stråk och områden.

Ljudmiljö

Ljudmiljön i kalkbrottet påverkas framför allt av vägtrafiken på Annetorpsvägen, Yttre Ringvägen och Kalkbrottsgatan samt järnvägstrafiken. Bullernivån från omgivande trafik är genom brottets topografi reducerad, se även kapitel 4 *Förutsättningar/Bullerutredningar*. Lite beroende på vindriktningen kan delar av brottet ha ljudnivåer som ligger under 35dB. Brottet kan klassas som ett av Malmös ”tysta områden”.

Visuell miljö

Kalkbrottet har ett största djup på ca 65 m och en stor del av de ytor som kan beträdas ligger på ca 40 m djup. Djupet har medfört att man vid vistelse i brottet har haft lite visuell kontakt med byggnader och andra objekt ovanför kalkbrottskanten. I takt med att området norr om kalkbrottet byggs ut förändras dock den visuella miljön då utbyggnaden medför att byggnaderna närmast kanten blir mer eller mindre synliga beroende på var i kalkbrottet betraktaren står. Därmed kommer även ljusnedsläppet öka i brottet. Artificiellt ljus kommer i dagsläget från väg- och bostadsbelysning norr och väster om kalkbrottets närmiljö samt från Olleboterterminalen sydost om kalkbrottet.



Figur 14: Vy mot norr respektive nordost över befintliga bostadshus.

7.2. Bedömningsgrunder

Ljudmiljö

Väg- och järnvägstrafik enligt infrastrukturproposition 1996/97:53

De nationella riktvärdena för väg- och järnvägstrafik anger följande ekvivalenta ljudnivåer för olika typer av rekreativa områden:

Rekreativområden i tätort	55 dBA ekv
Friluftsområden	40 dBA ekv

Naturvårdsverkets mått för beskrivning av bullerfrihet

Naturvårdsverket fick i uppdrag av regeringen att som ett första steg i ett handlingsprogram för buller ta fram ytterligare riktvärden för andra miljöer än de som finns uttryckta i dagens riktvärden vid nybyggnation av bostadsbebyggelse eller vid nybyggnation eller väsentlig ombyggnad av trafikinfrastruktur. Riktvärdena förslås för bland annat friluftsområden och parker och andra rekreativsytor i tätorter och avser vägtrafik, järnvägstrafik och flygtrafik.

Friluftsområden	45-50 ^{*)} dBA eller 20 dBA under nivån för omgivande gator vilketdera som ger den högsta nivån
Parker och andra rekreativsytor i tätorter	40 ^{*)} dBA

*) Avser dag- och kvällstid kl. 06.00 – 22.00

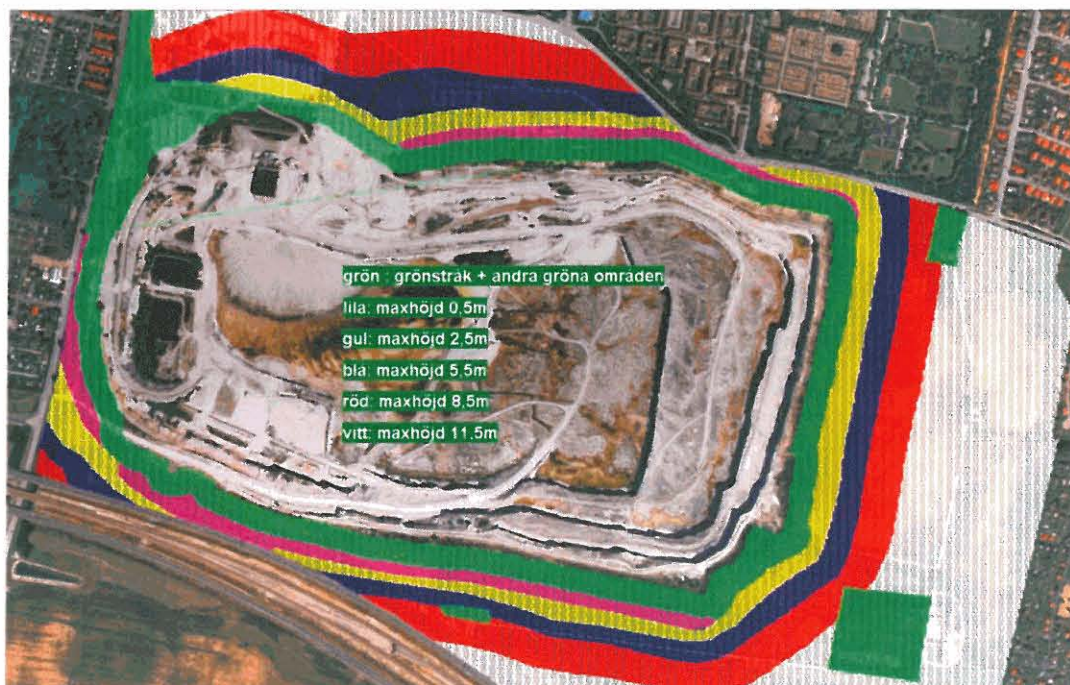
Bullerfria områden

I Länsstyrelsens rapport *Bullerfria områden i Skåne* kartläggs trafikbullerutbredningen i Skåne i en jämförelse med områden värdefulla ur natur- och kulturmiljösynpunkt. I rapporten anges att områden med ljudnivåer mellan 30 och 40 dBA ekvivalent ljudnivå är intressanta att beakta i de mer högexploaterade områdena där avstånden till "30-dBA områden" är förhållandevis stora.

Visuell miljö

Några riktvärden eller riktlinjer för den visuella miljön finns inte.

Gatukontoret har, utifrån punktmätningar i och omkring kalkbrottet samt ett antal utlagda åskådningsplatser i brottet, gjort beräkningar för att visa hur exploatering runt kalkbrottet kan ske utan att det påverkar den visuella kontakten med byggnader mm. Beräkningarna resulterar i zonindelningar av marken runt brottet. Figur 15 visar kalkbrottet och planprogramområdet tillsammans med en zonindelning för maxhöjder vid uppförande av byggnader, lyktstolpar mm. Zonerna är satta utifrån att man vid vistelse i västra delen av brottet inte ska se några objekt i den östra delen och vice versa.



Figur 15: Zonindelning för maxhöjder vid uppförande av byggnader, lyktstolpar mm om dessa inte ska synas nerifrån kalkbrottet (källa Gatukontoret).

7.3. Konsekvenser - Nollalternativet

Ljudmiljö

I nollalternativet förblir området öster om kalkbrottet obebyggt medan området norr om bebyggs i enlighet med gällande detaljplaner. Kalkbrottet görs tillgängligt för allmänheten. Enligt genomförda bullerberäkningar kommer ljudmiljön på kalkbrottets botten i stort sett vara oförändrad i nollalternativet jämfört med dagens nivåer.

Visuell miljö

I nollalternativet är området norr om kalkbrottet fullt utbyggt med hus på upp till 6 våningars höjd. De visuella kvaliteter som kalkbrottet en gång har haft, med frånvaro av huskroppar och ljusnedsläpp, finns således inte kvar i nollalternativet i och med de bebyggda delarna.

7.4. Konsekvenser av planförslagen

Ljudmiljö

Utförda bullerberäkningar visar att en utbyggnad öster om kalkbrottet medför en marginell ökning av ljudnivåerna i kalkbrottet då bebyggelsen mellan kalkbrottet och den planerade vägen skärmar mot trafikbuller. Bullernivån längs med kalkbrottskanten ökar något med utbyggnaden. Hur ljud från övrig mänsklig aktivitet såsom röster, musik etc. sprider sig från t.ex. öppna fönster ned i kalkbrottet har inte undersökts. Bedömningen är dock att de boende inte i

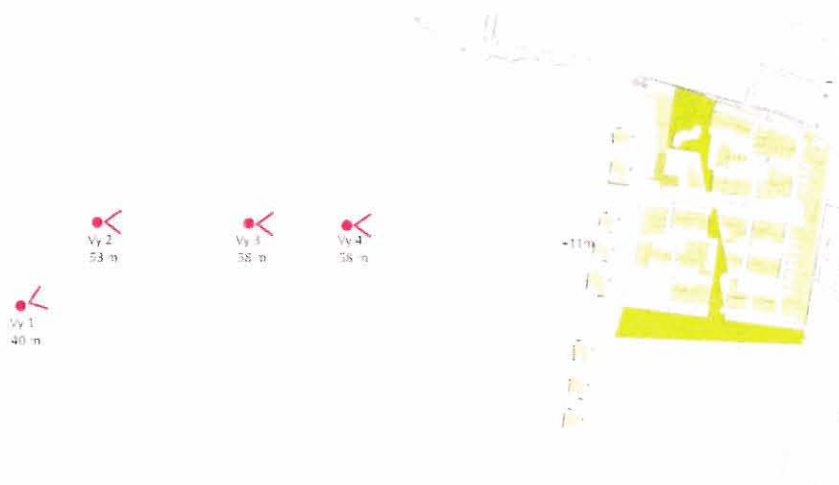
normalfallet alstrar ljud som uppfattas nere i kalkbrottet, men att tillfälligt höga ljudnivåer riskerar fortplanta sig ner till kalkbrottet.

Visuell miljö

Bebyggelsen närmast kalkbrottskanten planeras uppföras i små kvarter med byggnader i fyra våningar närmast kalkbrottskanten och byggnader i två och sex våningar strax bakom. I Gatukontorets zonindelning (Figur 15) hamnar de byggnader som i Dp 4959 ligger närmast kalkbrottskanten inom det gula området, vilket innebär att de inte kan vara högre än 2,5 m för att inte synas från någon plats nere i brottet.

Byggnaderna närmast kalkbrottskanten kommer således bli synliga, oavsett var i kalkbrottet man befinner sig, se Figur 16-20. Enligt zonindelningen accepteras inte högre byggnader än 11,5 m någonstans inom planprogramområdet vilket motsvarar max 3 våningar.

De höga hushöjderna innebär alltså att bebyggelsen kommer påverka den visuella miljön betydligt, både genom byggnaderna samt att dessa ger ifrån sig ljus kvälls- och nattetid.



Figur 16: Bilden visar var i kalkbrottet nedanstående vyer är tagna från.



Vy 1

Figur 17: Vy som visar hur framtida bebyggelse kan uppfattas från punkt 1, se Figur 16, i kalkbrottet (FOJAB arkitekter AB).



Vy 2

Figur 18: Vy som visar hur framtida bebyggelse kan uppfattas från punkt 2, se Figur 16, i kalkbrottet (FOJAB arkitekter AB).



Vy 3

Figur 19: Vy som visar hur framtida bebyggelse kan uppfattas från punkt 3, se Figur 16, i kalkbrottet (FOJAB arkitekter AB).



Vy 4

Figur 20: Vy som visar hur framtida bebyggelse kan uppfattas från punkt 4, se Figur 16, i kalkbrottet (FOJAB arkitekter AB).

7.5. Förslag till åtgärder

För att minimera de negativa konsekvenserna av den visuella påverkan som bebyggelsen medför föreslås att marken mellan kalkbrottet och bebyggelse utformas med strategiskt placerade trädplanteringar. Gatlyktor och belysning bör inte bara utformas med avskärmning för att minska negativ påverkan på nattaktiva insekter, utan även utformas med hänsyn till att artificiellt ljus även sprids i rekreativmiljöer.

7.6. Slutsatser

Nollalternativet

De rekreativa värdena i kalkbrottet bedöms bli något bättre i nollalternativet jämfört med planförslagen. Nollalternativet innebär en marginell ökning av bullernivåerna i kalkbrottet enligt genomförda bullerberäkningar. I nollalternativet blir de visuella kvaliteterna i kalkbrottet bättre eftersom ytterligare bebyggelse öster och sydost om brottet inte uppförs. Dock är kalkbrottet redan visuellt påverkat av bebyggelsen norr om kalkbrottet som genom uppförandet har gjort att kvaliteterna, i form av frånvaro av staden, har försvunnit.

Planförslagen

Genomförda bullerberäkningar visar att planförslagen innebär en marginell ökning av bullernivåerna längs med kalkbrottskanten. Kalkbrottets visuella miljö kommer ytterligare försämrans i takt med att fler höga byggnader uppförs nära kalkbrottets kant. Förutom aspekten att byggnaderna kommer synas oavsett var i kalkbrottet betraktaren befinner sig, kommer exploateringen också medföra att större mängd artificiellt ljus sprider sig ner till kalkbrottet under kvälls- och nattetid.

8. BEAKTANDE AV MILJÖKVALITETSMÅLEN

Vid bedömning av effekter och konsekvenser av detaljplaner finns olika bedömningsgrunder som ger vägledning vid bedömningen av effekternas betydelse. För denna MKB utgörs bedömningsgrunderna av miljö kvalitetsmål.

I Sverige finns idag 16 nationella miljö kvalitetsmål. Miljö kvalitetsmålen relaterar till ett visst tillstånd i miljön och ska fungera som riktmärke mot en miljömässigt hållbar samhällsutveckling. De är dock allmänt formulerade och bryts därför ned och konkretiseras på olika plan, bland annat i form av delmål. Vidare utformar Länsstyrelserna och kommunerna regionala och lokala miljö mål.

De fetmarkerade miljö kvalitetsmålen i nedanstående ruta bedöms ha störst relevans för detta projekt:

<ul style="list-style-type: none"> 1. Begränsad klimatpåverkan 2. Frisk luft 3. Bara naturlig försurning 4. Giffri miljö 5. Skyddande ozonskikt 6. Säker strålmiljö 7. Ingen övergödning 8. Levande sjöar och vattendrag 	<ul style="list-style-type: none"> 9. Grundvatten av god kvalitet 10. Hav i balans samt levande kust och skärgård 11. Myllrande våtmarker 12. Levande skogar 13. Ett rikt odlingslandskap 14. Storslagen fjällmiljö 15. God bebyggd miljö 16. Ett rikt växt- och djurliv
---	--

De relevanta miljö målen samt regionala miljö mål för detaljplanen presenteras närmare i nedanstående ruta.

Nationella miljö mål	Regionala miljö mål
<p>Levande sjöar och vattendrag</p> <p>Sjöar och vattendrag skall vara ekologiskt hållbara och deras variationsrika livsmiljöer skall bevaras. Naturlig produktionsförmåga, biologisk mångfald, kulturmiljö värden samt landskapets ekologiska och vattenhushållande funktion skall bevaras, samtidigt som förutsättningar för friluftsliv värnas</p>	Inga för projektet relevanta mål.
<p>Myllrande våtmarker</p> <p>Våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet skall bibehållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden.</p>	Inga för projektet relevanta mål.

<p>Ett rikt växt- och djurliv Den biologiska mångfalden skall bevaras och nyttjas på ett hållbart sätt, för nuvarande och framtida generationer. Arternas livsmiljöer och ekosystemen samt deras funktioner och processer skall värnas. Arter skall kunna fortleva i långsiktigt livskraftiga bestånd med tillräcklig genetisk variation. Människor skall ha tillgång till en god natur- och kulturmiljö med rik biologisk mångfald, som grund för hälsa, livskvalitet och välfärd.</p>	<ul style="list-style-type: none">• Senast år 2010 ska förlusten av biologisk mångfald inom Skåne vara hejdad.• År 2015 ska bevarandestatusen för hotade arter i Skåne ha förbättrats så att andelen bedömda arter som klassificeras som hotade har minskat med minst 30 procent jämfört med år 2000, och utan att andelen försvunna arter har ökat.• Senast år 2010 ska biologisk mångfald och biologiska resurser såväl på land som i vatten nyttjas på ett hållbart sätt så att biologisk mångfald upprätthålls på landskapsnivå.
--	--

Enligt miljöprogrammet för Malmö stad 2009-2020 ska de gröna och blå kvaliteterna utvecklas. Malmöns parker, grönområden och vattenmiljöer ska utökas, värnas och ha höga rekreativa och biologiska kvaliteter. Vidare ska Malmönaturen värnas. Biologisk mångfald ska bevaras och utvecklas genom skydd och skötsel av naturen. Särskilt viktigt är att ta ansvar för de hotade och sällsynta arter som lever i kommunen. Malmöbornas kunskap om och engagemang för naturen ska öka.

I grönplanen för Malmö 2003 listas följande mål:

Generella mål

Generellt är målen för den gröna planeringen:

- att öka den sammanlagda arealen grön mark i Malmö,
- att säkerställa värdefull grön mark så att denna skyddas från exploatering.

Rekreativa mål

Från rekreationssynpunkt är målen:

- att skapa ett varierat utbud av parker och natur- och rekreationsområden som tillsammans med särskilda fritidsområden och gröna bostadsgårdar uppfyller malmöbornas "gröna" behov,
- att inom hela kommunen åstadkomma ett sammanhängande grönt nätverk med god tillgänglighet.

Biologiska mål

Från biologisk synpunkt är målen:

- att skapa ett rikare och mer varierat utbud av arter och biotoper inom kommunen,
- att förstärka kommunens olika landskapstyper och utveckla olika karaktärsområden inom varje landskapstyp.

Utifrån bedömningarna gjorda i kapitel 6 *Konsekvensbedömning/Naturmiljö* kommer majoriteten av de hotade arter som finns i området inte påverkas av planförslaget. Dock finns några arter som riskerar att påverkas. Pilgrimsfalken riskerar försvinna från kalkbrottet om detaljplanerna runt om brottet genomförs. För detaljplanerna föreslås dock att skyddsåtgärder vidtas för framför allt häckande fåglar inklusive pilgrimsfalken i såväl bygg- som driftsfasen. Därmed minskar störningarna och risken för att arten försvinner minimeras. Sammantaget kan det dock inte uteslutas att planförslaget får en viss motverkan på miljömålet ett rikt växt- och djurliv samt Malmöns lokala mål om biologisk mångfald. Uppfyllandet av målen Levande sjöar och vattendrag samt Myllrande våtmarker bedöms inte påverkas. Detta eftersom genomförandet av detaljplanen inte påverkar våtmarksområden eller sjöar i brottet.

9. UPPFÖLJNING AV BETYDANDE MILJÖPÅVERKAN

I Miljöbalken finns krav på att MKBn ska innehålla en redogörelse för ”de åtgärder som planeras för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför” (6 kap 12 § punkt 9, miljöbalken). Uppföljningen har en stor betydelse för om syftet med miljöbedömningen och det långsiktiga målet om en hållbar utveckling ska kunna nås.

Det finns olika sätt att säkra att miljöhänsyn finns med i det fortsatta planarbetet (genomförandebeskrivning, exploateringsavtal etc.). Uppföljningen bidrar till en ökad kunskap och på sikt ett bättre och effektivare miljöbedömningsarbete. Boverket rekommenderar att uppföljningen av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av en plan faktiskt får, så långt som är möjligt ska kopplas till befintliga tillsyns-, miljölednings- och övervakningssystem.

Uppföljningsarbetet bör ske kontinuerligt ifrån det att genomförandet av första delen påbörjas till dess att utbyggnaden av området är fullt genomförd. Kontinuerlig uppföljning är viktig genom hela processen, inte minst för att fånga upp och återföra erfarenheter.

Generella uppföljningsfrågor:

- Hur har de åtgärder som föreslagits i denna MKB beaktats?
- Har föreslagna åtgärder arbetats in i kontrollprogram som ska gälla under byggtiden och som upprättas av beställarens organisation för miljökontroll?
- Generell utvärdering av de i denna MKB föreslagna åtgärderna. Är åtgärderna tillräckliga eller finns behov av ytterligare åtgärder för att minimera negativ miljöpåverkan?

Uppföljningsfrågor för detaljplaner inom planprogrammet:

- Genomförandet av detaljplanen riskerar att störa pilgrimsfalken och andra häckande fåglar framför allt i anläggningsskedet. Därför bör det inom ramen för detaljplanen tas fram skyddsåtgärder för byggskedet. Skyddsåtgärderna ska införas i genomförandebeskrivningen vilken ingår i planbeskrivningen för en detaljplan och följas upp i bygglovshandlingen. Exploatören hanterar sedan åtgärderna i kontrollplanen för byggnationen. Det kan finnas anledning för kommunen att följa upp de här åtgärderna genom regelbundna inventeringar av arterna i kalkbrottet. Detta sker i dagsläget via kommunens gatukontor och stadsbyggnadskontor.
- Även de åtgärder som ska begränsas så att hydrologin i slänten lämnas opåverkad (och så att vattnet kan sippra naturligt genom väggarna) bör följas upp, för att värna om den gynnsamma bevarandestatusen för klippvegetationen.

10. REFERENSER

- Helldín J -O, 2008. Riktvärden för trafikbuller i naturmiljöer, faktablad.
- Länsstyrelsen i Skåne län, 2008. Skånes miljöhandlingsprogram. Aktualiserat åtgärdsprogram för det regionala miljömålsarbetet.
- Länsstyrelsen i Skåne län, Vägverket, 2003. Bullerfria områden i Skåne.
- Malmö Stad, december 2009. Malmös översiktsplanering, Underlag för beslut om översiktsplanens aktualitet.
- Malmö stad, juni 2009. Planprogram för området öster och söder om kalkbrottet i Limhamn, Elinelunds gård, Pp 6021.
- Malmö Stad, december 2009. Miljöprogram för Malmö stad 2009-2020.
- Malmö stad, april 2010. Naturreservat Limhamns kalkbrott.
- Malmö stad, april 2010. Naturvårdsprogram 2010, samrådsförslag.
- Malmö stad, 2000. Naturvårdsprogram Malmö stad.
- Malmö stad, 2003. Grönplan för Malmö 2003.
- Malmö stad, 2010. Bevarandeplan för Natura 2000-område Limhamns kalkbrott.
- Malmö stad, 2010. Bildande av Naturreservat Limhamns kalkbrott. Beslut.
- Malmö stad, 2010. Naturreservat Limhamns kalkbrott. Skötselplan.
- Naturvårdsverkets, 2004. Effekter av störningar på fåglar – en kunskapssammanställning för bedömning av inverkan på Natura 2000-objekt och andra områden, Rapport 5351.
- Naturvårdsverket, 2003. Riktvärden för trafikbuller i andra miljöer än för bonde, vård och undervisning. Redovisning av regeringsuppdrag.
- Ramböll, 2005-03-17. PM Kalkbrottet, bulleranalys.

Muntliga kontakter och e-mail

Mats Wirén, Malmö stad gatukontoret

Gösta Ericson, Sweco

Johnny de Jong, Centrum för biologisk mångfald, CBM vid SLU.

Staffan Åkeby, Skånes Ornitologiska Förening

Erik Hirschfeld, Fåglarnas Malmö

Marie Löfberg, Länsstyrelsen i Skåne län

Bilaga 2-Sammaställning av arter i kalkbrottet

Sammanställning av arter i kalkbrottet

Nedan ges en sammanställning av rödlistade arter och arter i artskyddsförordningen i kalkbrottet. Fågelarter som använder området som häckningslokal markeras med asterisk*. Förkortningarna B1 och B3 hänvisar till respektive bilaga till fågeldirektivet, B2, B4 och B5 hänvisar till respektive bilaga till art- och habitatdirektivet. F= fridlyst. Förkortningar till nationella rödlistan: CR= akut hotad, EN= starkt hotad, VU= sårbar, NT= missgynnad, DD=kunskapsbrist. Ågp= art som det har upprättats eller skall upprättas ett så kallat nationellt åtgärdsprogram för hotade arter.

Tabell-Sammanställning av rödlistade arter och arter i artskyddsförordningen i kalkbrottet.

<i>Organismgrupp</i>	<i>Artnamn</i>	<i>Hotkategori</i>
Fåglar		
	Backsvala *	NT, F
	Berguv *	B1, NT, F
	Blå kärrhök	B1, NT, F,
	Brun kärrhök	B1, F
	Fjällvråk	NT, F
	Hämpling *	VU, F
	Jorduggla	B1, NT, F
	Kungsfiskare	B1, VU, F
	Pilgrimsfalk *	B1, VU, F, Ågp
	Röd glada	B1, F
	Rapphöna	NT, F
	Rördrom	NT, F
	Sånglärka *	NT, F
	Turkduva	NT, F
	Sångsvan	B1, F
	Törnskata	B1, NT, F
	Varfågel	B1, F
	Vinterhämpling	EN, F
	Drillssnäppa*	NT, F
	Gråtrut	NT
	Tornseglare	NT, F
	Brandkronad kungsfågel	NT, F
Fladdermöss		
	Vattenfladdermus	B4, F
	Stor fladdermus	B4, F
	Sydfladdermus	B4, EN, F
	Nordisk fladdermus	B4, F
	Gråskimlig fladdermus	B4, F
	Dvärgfladdermus	B4, F

<i>Organismgrupp</i>	<i>Artnamn</i>	<i>Hotkategori</i>
	Trollfladdermus	B4, F
Groddjur		
	Grönfläckig padda	B4, CR, F, Ågp
	Större vattensalamander	B2, F, Ågp
	Vanlig groda	B5, F
	Ätlig groda	B5, F
Fisk		
	Ål	CR, F
Skalbaggar		
	Opilo mollis (Saknas svenskt namn)	NT
	Tasgius globulifer (Saknas svenskt namn)	NT, Ågp
	Chaetophora spinosa (Saknas svenskt namn)	NT
	Margarinotus brunneus (Saknas svenskt namn)	NT
	Apion aethiops (Saknas svenskt namn)	NT
	Apion pisi (Saknas svenskt namn)	NT
	Magdalis armigera (Saknas svenskt namn)	NT
	Calosirus terminatus (Saknas svenskt namn)	VU
	Källsnabblöpare	NT
	Brun sammetslöpare	NT
	Gulkantad sammetslöpare	NT
	Tvåfärgad barksvartbagge	NT
	Större vedvivel	VU
	Vasstandad trädbasbagge	NT
	Saknas svenskt namn	NT
	Gulbrokig göllöpare	NT
	Brun vedborre	NT
Steklar		
	Svart slankvägstekel	EN
Bin		
	Guldsmalbi	NT
	Mursmalbi	NT
	Pannblodbi	VU
	Punktblodbi	NT
	Spetssandbi	NT, Ågp
Fjärilar		
	Allmän bastardsvärmare	NT

<i>Organismgrupp</i>	<i>Artnamn</i>	<i>Hotkategori</i>
	Bålgetinglik glasvinge	VU
	Grönfläckig kålfjäril	VU
	Mindre blåvinge	NT
	Mindre taggmätare	NT
	Vitstreckat gräsfly	NT
Flugor		
	Snedfläckig vapenfluga	EN
	Svartryggig strömvapenfluga	VU
Kärlväxter		
	Kalkbräken	VU
	Kalkkrassing	NT, F, B2
	Klotullört	VU, F
	Piggistel	NT
	Småtörel	VU
Mossor		
	Klottuss	NT
	Körsbärsbryum	NT
	Smal toffelmossa	EN
	Snedbryum	DD
Kransalger		
	Törnsträfsse	NT

I behovsbedömningen identifierades följande aspekter som betydande eller eventuellt betydande miljöaspekter att utreda vidare i MKB:n:

1. De miljöaspekter som i planprogrammet bedömdes vara betydande var:
 - den biologiska mångfalden, d.v.s. påverkan på naturvärden inom planprogramområdet och i kalkbrottet
 - stads- och landskapsbilden, d.v.s. hur förändringen upplevs från olika betraktelsepunkter
2. De miljöaspekter som i planprogrammet bedömdes eventuellt vara betydande var:
 - ljusförhållandena på platsen, d.v.s. hur påverkar det artificiella ljuset de rekreativa värdena i kalkbrottet
 - hushållningen med naturresurser, d.v.s. om planförslaget har ett exploateringsstal som motiverar att jordbruksmark tas i anspråk

Vid samråd med Länsstyrelsen den 6 och 27 maj 2010 har det dock beslutats att det endast är Natura 2000 och artskyddet i kalkbrottet, samt påverkan på de rekreativa värdena i kalkbrottet, som utgör betydande miljöpåverkan. Dessa aspekter behandlas i denna MKB. Aspekterna landskapsbild och hushållning med naturresurser anses inte vara betydande. De behandlas istället i separat ”PM landskapsbild och hushållning med naturresurser”.

2. AVGRÄNSNINGAR

2.1. Geografisk avgränsning

Miljökonsekvensbeskrivningens huvudsyfte är att behandla de betydande miljöfrågorna i pågående detaljplanearbete. Den geografiska avgränsningen i MKB:n utgår från planerad utbyggnad enligt nedan:

- pågående detaljplan för området norr om Elinelunds gård och Östra Kalkbrottsgatan
- planprogrammet för de delar av planprogramområdet som ännu inte är under planläggning

Konsekvenserna beskrivs för planprogramområdet enligt Figur 1 och för förhållandena i kalkbrottet avseende naturvärden. Miljökonsekvensbeskrivningen tar även upp de kumulativa effekter som planprogramområdet medför, tillsammans med bebyggelsen norr om kalkbrottet, se Figur 3 nedan.



Figur 3: Planprogramområdet (röd streckad linje) samt område för planerad bebyggelse norr om kalkbrottet, gul markering (kartunderlag Malmö stad).

2.2. Avgränsning i tid

Konsekvenserna av planförslaget bedöms för det färdigbyggda området. Eftersom år 2020 utgör prognosår för vägtrafik och buller, används det året för konsekvensbedömningarna av planförslaget i hela MKB:n.

2.3. Avgränsning av innehåll i MKB

Kalkbrottet förklarades som ett kommunalt naturreservat i slutet av år 2010. Brottet är i dagsläget inte tillgängligt för allmänheten men ett av syftena med naturreservatsbildningen är bland annat att långsiktigt bevara och utveckla upplevelsekviteterna för besökare, friluftsliv och turism. Därför antas i MKB:n ett scenario att kalkbrottet blir tillgängligt för allmänheten och nyttjas i rekreativt syfte. Konsekvenserna för kalkbrottet, när det görs tillgängligt för allmänheten, beskrivs dock inte i denna MKB.

MKB:n omfattar de betydande miljöaspekterna naturmiljö/Natura 2000 samt rekreation och friluftsliv som beslutades i samråd med Länsstyrelsen, se kapitel 1 *Inledning/Behovsbedömning*. MKB:n ska utgå ifrån att hela kalkbrottet omfattas av Natura 2000 och ska behandla friluftsliv och rekreation utifrån reservatsbildningen. Det är under utredning hos Länsstyrelsen att utvidga Natura 2000-området så att det omfattar hela naturreservatet. Övriga miljöaspekter som i planprogrammet bedömdes vara betydande eller eventuellt betydande har behandlas i en separat PM.

3. ALTERNATIV

3.1. Nollalternativ

Konsekvenserna av planens genomförande ska jämföras mot ett *nollalternativ* d.v.s. miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planerna inte genomförs. Ett nollalternativ ska inte sammanblandas med dagens situation, även om dessa ofta är väldigt lika. För programområdet skiljer sig emellertid nollalternativet en del från nuläget. Nollalternativet definieras för det geografiska område som MKBn omfattar enligt kapitel 2 *Avgränsningar/Geografisk avgränsning*, d.v.s. planprogramområdet, kalkbrottsområdet och området norr om kalkbrottet.

Planprogramområdet

Marken i planprogramområdet antas inte byggas ut i nollalternativet. Här förutsätts ett aktivt jordbruk fortgå såsom idag. Det finns dock planer på att vägen ändå byggs oavsett utbyggnad av planprogramområdet på grund av de höga trafikflödena på Annetorpsvägen.

Kalkbrottet

Kalkbrottet antas tillgängliggöras för allmänheten i enlighet med *Bildande av Naturreservat Limhamns kalkbrott, beslut*. (se kapitel 4 *Förutsättningar/Kalkbrottet*).

Området norr om kalkbrottet

Nollalternativet för området norr om kalkbrottet definieras som att marken bebyggs i enlighet med gällande detaljplaner för området.

3.2. Alternativ utformning i planprogrammet

Planprogrammet visar två planskisser med olika gatustruktur och exploateringstal. Ett glesare alternativ 1 inrymmer ca 1 100 bostäder och 12 000 kvm verksamheter och ett tätare alternativ 2 omfattar ca 1 940 bostäder och 13 500 kvm verksamheter. I de två förslagen har bebyggelsestrukturen orienterats för att få ut mesta möjliga av utsikten mot kalkbrottet eller för att skapa trivsamma gaturum inne i området. De båda alternativen redovisas mer ingående nedan.

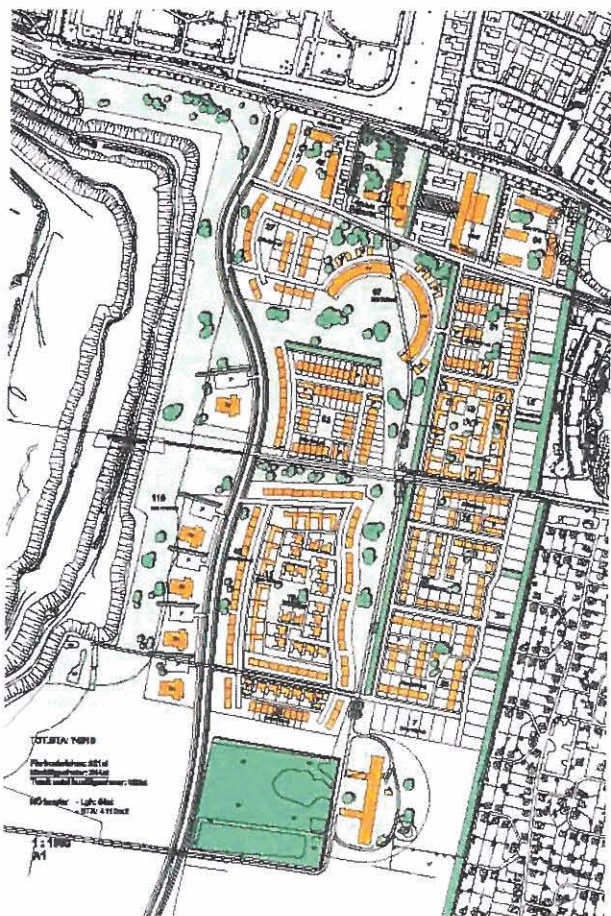
Alternativ 1

Öster om kalkbrottet

Alternativ 1 innebär en glesare exploatering och beräknas rymma ca 670 bostäder, varav ca 330 bostäder planeras i flerfamiljshus. Stora delar av området kommer att upptas av markbostäder men även flerfamiljshus kommer att uppföras. Radhus, kedjehus och friliggande småhus i två våningar ska blandas med högre flerfamiljshus. Flerfamiljshusen kommer att lokaliseras i väster med möjliga utblickar över kalkbrottet. Kvarteren ska vara varierande i området öster om kalkbrottet och är formade för att skapa parkrum och gator med sidoförskjutningar. Gatan som löper längs det centrala grönområdet i nord-sydlig riktning är ett huvudstråk för cykeltrafik.

I de större kvarteren ska små platsbildningar bildas mellan husen och parkeringarna ska vara samlade i små enheter. En park och ett nordsydligt grönstråk föreslås inne i bebyggelsen.

Östra Kalkbrottsgatan beräknas bli trafikerad av ca 10 000 fordon/dygn med alternativets högre exploatering.



Figur 4: Planprogramskiss öster om kalkbrottet, alternativ 1 – NCC och Henrik Jais-Nielsen Mats White arkitekter AB.

Sydväst om kalkbrottet

Framtida bebyggelseinnehåll sydväst om kalkbrottet är ännu oklart. Det föreslagna bebyggelseområdet kan delas in i bostads- och verksamhetsområden.

Alternativ 1 innebär att ca 440 bostäder kan byggas, varav 240 markbostäder och 200 i flerbostadshus. Övrig mark avsätts till grönstråk och att säkerställa allmänhetens tillgång till brottskanten. Området utgör en länk i det övergripande östvästliga grönstråket som sammanbinder Lernacken med Lindängelunds rekreativområde.

Det bullerstörda läget längs Citytunnelns järnvägsförbindelse och Yttre Ringvägen gör att områdets södra del lämpar sig väl för verksamheter. Det ska vara verksamheter av icke störande karaktär som kan ligga nära bostäder.

Alternativ 2

Öster om kalkbrottet

Alternativet beräknas rymma ca 1120 bostäder, varav ca 740 bostäder planeras i flerfamiljshus. Över hälften av området ska bebyggas med flerfamiljshus i tre till fem våningar. Flerfamiljshusen lokaliseras i väster, längs Annetorpsvägen samt inne i området längs grönstråket. Radhus, kedjehus och friliggande småhus i två till tre våningar ska blandas med flerfamiljshusen. Radhus och friliggande hus ska grupperas så att små intima och trygga gaturum bildas. Så många bostäder som möjligt ska vändas så att de får utsikten över kalkbrottet och Öresund samt utnyttjar närheten till grönområdena. En kilformad stadsdelspark delar av bebyggelsen och kopplar samman koloniområdena med grönområden kring kalkbrottet. Parkens norra kant har en riktning så att Öresundsbrons pyloner syns i Systerbrunnsvägens förlängning.

Östra Kalkbrottsgatan beräknas bli trafikerad av ca 12 000 fordon/dygn med alternativets högre exploatering.

Sydöst om kalkbrottet

Framtida bebyggelseinnehåll sydöst om kalkbrottet är ännu oklart. Det föreslagna bebyggelseområdet kan delas in i bostads- och verksamhetsområden. Alternativ 2 innebär att 360 markbostäder och 460 lägenheter i flerfamiljshus kan byggas. Som för alternativ 1 avsätts övrig mark till grönstråk och för att säkerställa allmänhetens tillgång till brottskanten.

Det bullerstörda läget längs Citytunnelns järnvägsförbindelse och Yttre Ringvägen gör att områdets södra del lämpar sig väl för verksamheter. Det ska vara verksamheter av icke störande karaktär som kan ligga nära bostäder.



Figur 5: Planskiss från planprogrammet öster om kalkbrottet, alternativ 2 - FOJAB arkitekter AB.

3.3. Alternativ utformning för dp 4959

Stadsbyggnadsnämnden beslutade 2009-12-03 att kommande detaljplanearbeten för det aktuella området ska ske med utgångspunkt från planprogrammets alternativ 2 (såväl öster som sydöst om kalkbrottet) samt att högsta möjliga exploateringsgrad kontinuerligt ska prövas i kommande detaljplanearbeten.

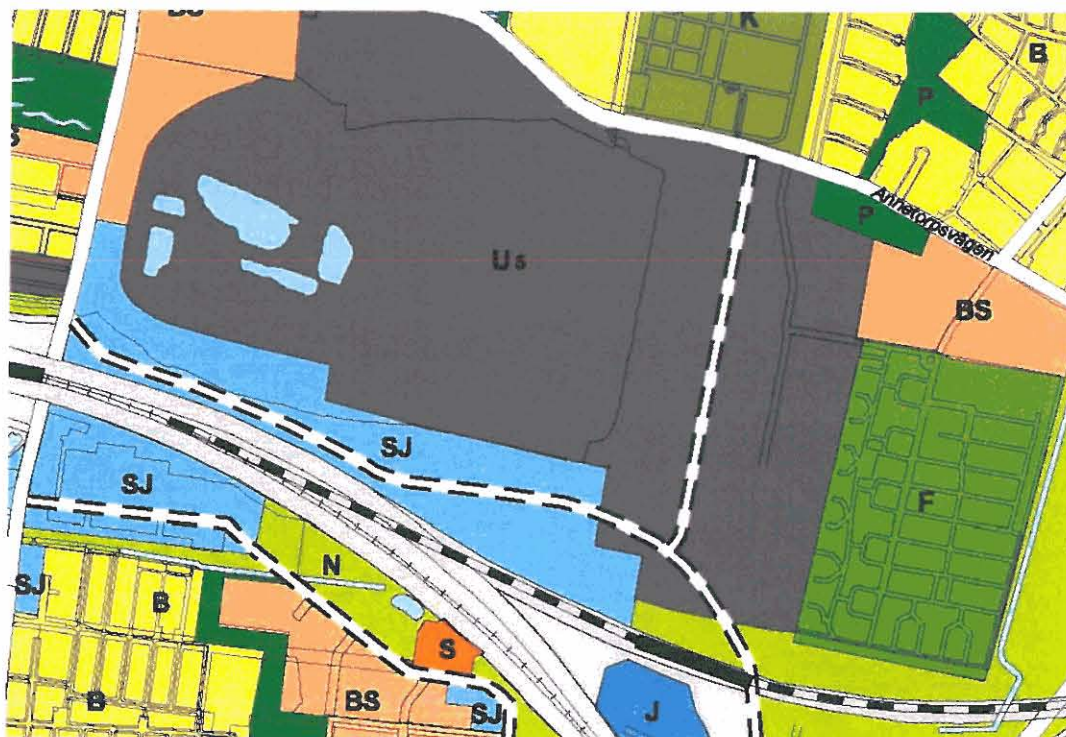
Inom ramen för detaljplanen har det funnits olika utformningsalternativ under arbetets gång. Från att i början planerat bebygga området väster om Östra Kalkbrottsgatan med punkthus har utformningen landat i små kvarter med blandad bebyggelse. På så sätt skärmar bostäderna mot buller och bildar en tydlig kant av bebyggelse mot gatan. Östra Kalkbrottsgatan har också flyttats ca 12 m längre österut och fått en mer stadslik karaktär. Ett respektavstånd på 50 m mot kalkbrottskanten har bibehållits. Se även kapitel 5 *Planförslagen/Dp 4959 - området norr om Elinelunds gård och Östra Kalkbrottsgatan*.

4. FÖRUTSÄTTNINGAR

4.1. Översiktsplan

Översiktsplanen för Malmö kommun antogs i december 2000. I februari 2006 beslöt kommunfullmäktige om en aktualitetsförklaring och komplettering benämnd "Malmö 2005". Ytterligare en aktualisering av översiktsplanen skedde så sent som i februari 2010, då kommunfullmäktige godkände "Malmös översiktsplanering. Underlag för beslut om översiktsplanens aktualitet, december 2009". I den senaste aktualiseringen beskrivs att den översiktliga planeringen har kunnat följa översiktsplanens intentioner och att det därför inte finns något behov i dagsläget av att ändra planen. I den aktualiserade och kompletterade översiktsplanen från år 2005, redovisas kalkbrottet och områdena norr och öster därom som utredningsområde. Anledningen till detta anges bl.a. vara de speciella exploateringsförutsättningarna med branta slänter och bottenivå under havsytan samt naturvårdsintressena och de geovetenskapliga intressena. Området söder och nordväst om kalkbrottet redovisas som område för service och småindustri respektive bostäder och service. I nordöstra delen finns ett område redovisat för park, se Figur 6.

Kommunen har inlett en arbetsprocess som ska utmynna i att en ny översiktsplan kan antas år 2013. I den pågående översiktsplanen anges området öster om kalkbrottet som ett framtida utbyggnadsområde för bostäder.



Figur 6: Utdrag ur markanvändningskarta tillhörande aktualiserad översiktsplan 2005 (U = utredningsområde, BS = bostäder och service, SJ = service och småindustri, P = park).

4.2. Planprogramområdet

Pågående markanvändning

Området består idag av åkrar, ett par trädgårdsrester med skogsdungar, några träd i vägkanterna, en liten byggnad samt en stor ekonomibyggnad som innehåller föreningsverksamhet. Planprogrammets sammanlagda yta uppgår till ca 100 ha.

Inom planprogramområdet ägs marken norr om Elinelunds gård till största delen av NCC. Mindre delar ägs av Malmö Stad, Hyllie Park AB och Victoria Park Fastigheter AB. Kalkbrottet och ca 50 m kring brottet, Elinelunds gård samt marken söder om gården ägs till största delen av Heidelberg Cement, Malmö Stad äger en mindre del av området.

Detaljplaner

Gällande detaljplaner inom planprogramområdet är följande:

- PL 1646 reglerar den nordöstra delen av planprogramområdet. Huvudsaklig markanvändning park eller plantering samt gata.
- DP 4317 reglerar den nordöstra spetsen av planprogramområdet. Huvudsaklig markanvändning kyrka, skola, bostäder och vård. En ändring av detaljplanen
- ÄDP 5125 innefattar en ändring gällande utnyttjandegrad för ett område i DP 4317.

4.3. Kalkbrottet och Natura 2000-området

Kalkbrytningen i kalkbrottet påbörjades på 1860-talet. Cementtillverkningen i Limhamn pågick till 1978 medan kalkproduktionen i brottet upphörde år 1994. Dagbrottet är ca 1 250 m långt, 750 m brett och har ett största djup 65 m under havsytan (ÖP 2000). I dagsläget står brottet oanvänt utan tillträde för allmänheten. Den 20 december 2010 beslutade kommunfullmäktige att förklara Limhamns kalkbrott som naturreservat. De övergripande syftena med reservatsbildningen är:

- att långsiktigt bevara brottets speciella biologiska, geologiska och kulturhistoriska värden samt den speciella atmosfären och avskildheten från den urbana omgivningen och dess påverkan.
- att långsiktigt bevara och utveckla upplevelsequaliteterna och de pedagogiska värdena för besökare, friluftsliv och turism samt för studier och forskning.

I Malmö stads naturvårdsprogram är kalkbrottet klassat som ett område med högsta naturvärde (nationellt värdefull natur). Motivet är de speciella botaniska, zoologiska och geologiska värdena. Malmös grönplan anger kalkbrottsområdet som ett "ej säkerställt större natur- och rekreationsområde". Länsstyrelsen har i samarbete med bl.a. kommuner och Region Skåne föreslagit tätortsnära naturområden som bör skyddas för friluftsliv och rekreation. Ett av de föreslagna områdena är Limhamns kalkbrott som anges vara unikt med mycket stora naturvärden och kulturhistoriska värden.

Kalkbrottet utgör livsmiljö för ett stort antal växt- och djurarter varav flera är rödlistade eller på annat sätt hotklassade. Kalkbrottet utgör också Natura 2000-område med både naturtyper och arter som bevarandegrund.

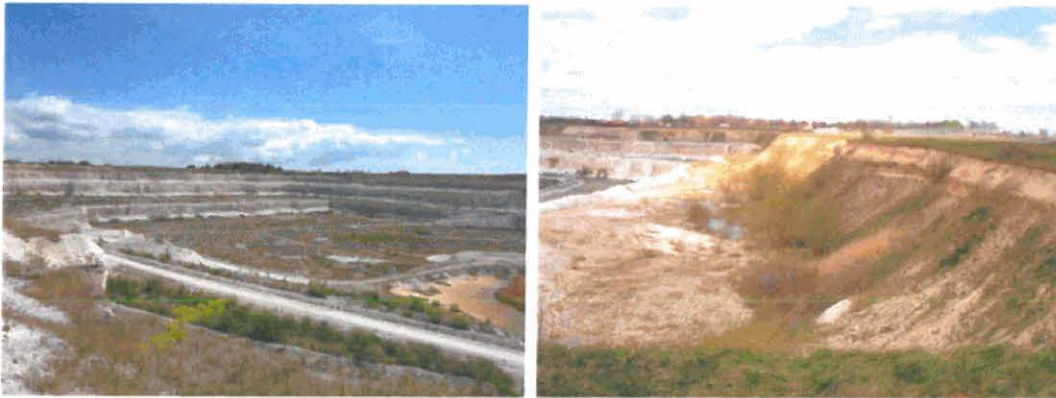
Områdets naturmiljö beskrivs närmare i kapitel 6 *Konsekvensbedömning – betydande miljöpåverkan*.

Natura 2000

Natura 2000 är ett nätverk inom EU som syftar till att värna om naturtyper och arter som EU-länderna har kommit överens om är av gemensamt intresse. Natura 2000 innebär att alla EU-länder ska vidta åtgärder för att naturtyper och arter som utpekats ska ha *gynnsam bevarandestatus*. Det innebär att man ska försäkra sig om att de utpekade naturtyperna och arterna finns kvar långsiktigt i Europa. För en naturtyp kan *gynnsam bevarandestatus* innebära att man bevarar de strukturer och funktioner som finns i naturtypen och att de arter som är typiska för naturtypen finns kvar i livskraftiga populationer. För en art innebär *gynnsam bevarandestatus* att arten finns i livskraftiga populationer och att förekomsten av dess livsmiljö är tillräcklig.

I Sverige är Natura 2000-områden skyddade med stöd av Miljöbalken och alla är klassade som riksintresse. För att bedriva verksamhet eller vidta åtgärder som på ett betydande sätt kan påverka miljön i ett Natura 2000-område krävs tillstånd enligt Miljöbalken. Tillstånd lämnas endast om det saknas alternativa lösningar, verksamheten måste genomföras av tvingande orsaker som har ett väsentligt allmänintresse och om erforderliga kompensationsåtgärder vidtas.

Till varje Natura 2000-område finns en av Länsstyrelsen framtagen bevarandeplan som anger bevarandesyftet samt vilka bevarandeåtgärder som behövs i området.



Figur 7: Vy mot sydöst över kalkbrottet respektive kalkbrottets översta hylla.



Figur 8: Kalkkrassing och grönfläckig padda (källa Malmö stad).



Figur 9: Området visar föreslagen utvidgning av Natura 2000-området i kalkbrottet som är under utredning hos Länsstyrelsen (källa Länsstyrelsen, kartunderlag Malmö stad).