



Malmö stad

Stadsbyggnadskontoret

## LAGA KRAFT

|               |                                                                                              |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|
| Dp nr<br>5223 | Detaljplan för<br>del av fastigheten Hamnen 30:3 m.fl. (Spillepengens trafplats)<br>i Hamnen |
|---------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|

Antagen av Kommunfullmäktige den

2013-06-18--19

Protokoll justerat den

2013-07-03

Tillkännagivande av protokollsjustering  
anslagen den

2013-07-03

Kontroll av inkomna överklaganden hos  
stadskontoret, diariet, tfn 341046

Länsstyrelsens beslut enl. 11 kap.10 PBL.

2013-07-18

Länsstyrelsens beslut  
(om planen har överklagats)

Mark- och miljödomstolen  
(om planen har överklagats)

Mark- och miljööverdomstolen  
(om planen har överklagats)

Laga kraft den

2013-07-24

Sign

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

# Dp 5223



Länsstyrelsen  
Skåne

BESLUT

2013-07-18

|                                |
|--------------------------------|
| Malmö                          |
| Ank. 2013 -07- 1 9             |
| Dnr: <del>375</del> 2013-07-18 |
| Handl.nr:                      |

1(1)

Dnr 404-17386-13  
80-B-0969

Kontaktperson  
Enheten för samhällsplanering  
Sofie Helgesson  
040-252229  
sofie.helgesson@lansstyrelsen.se

Malmö stad  
Kommunstyrelsen  
205 80 Malmö

## Tillsyn över kommunens beslut att anta detaljplan för del av fastigheten Hamnen 30:3 m.fl. (Spillepengens trafikplats) i Hamnen, Malmö stad

### Länsstyrelsens beslut

Länsstyrelsen överprövar inte kommunfullmäktiges beslut, den 18 och 19 juni 2013 § 110, att anta detaljplan för del av fastigheten Hamnen 30:3 m.fl. (Spillepengens trafikplats) i Hamnen, 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.

Detta beslut har fattats av tf länsöverdirektör Annelie Johansson. I handläggningen har även deltagit planhandläggare Sofie Helgesson, föredragande.

  
Annelie Johansson

  
Sofie Helgesson

|                                                   |
|---------------------------------------------------|
| Malmö Stadsbyggnadsnämnd<br>Stadsbyggnadskontoret |
| 2013-07-26                                        |
| DocuLive 2013-00783                               |
| Handl nr 77                                       |

| Postadress          | Besöksadress       | Telefon         | Telefax      | Bankgiro | E-post                 | www                        |
|---------------------|--------------------|-----------------|--------------|----------|------------------------|----------------------------|
| 205 15 Malmö        | Kungsgatan 13      | 040-25 20 00 vx | 040-25 21 10 | 102-2847 | skane@lansstyrelsen.se | www.lansstyrelsen.se/skane |
| 291 86 Kristianstad | Ö Boulevarden 62 A | 044-25 20 00 vx | 044-25 21 10 |          |                        |                            |



## UTLÅTANDE EFTER GRANSKNING

Detaljplan för **del av fastigheten Hamnen 30:3 m.fl.**(Spillepengens trafikplats) i Hamnen i Malmö

---

Ärendet har bedömts vara av den karaktären att det kan hanteras med normalt planförfarande enligt plan- och bygglagen 5 kap 27§ och antas av Kommunfullmäktige.

Miljöpartiet de gröna yrkade på att planen skulle återremitteras i syfte att utreda detaljplanens trafikkonsekvenser för innerstaden. Vänsterpartiet yrkade avslag på ärendet. Då yrkandena inte vann gehör reserverade man sig.

Planförslaget har hållits tillgängligt för granskning under tiden 2012-12-13 – 2013-01-24.

### Länsstyrelsen har i skrivelse 2013-01-22 framfört:

Syftet med detaljplanen är att förbättra trafiksituationen i anslutning till Trafikplats Spillepengen och avhjälpa de framkomlighetsproblem som uppkommit med anledning av ökad pendling och trafik till och från hamnen. Planförslaget överensstämmer med kommunens översiktsplan som antogs 2000 och aktualiserades 2005.

Ytterligare handlingar som hör till detaljplanen är en arbetsplan enligt Väglagen (1971:948) med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning (MKB). Denna handling heter Miljökonsekvensbeskrivning arbetsplan E6.01 Trafikplats Spillepengen och anslutningar till Spillepengsgatan, Malmö Stad, Skåne län (Objektsnummer Trafikverket 881099).

Under granskningstiden har det framkommit att arbetsplanen ej kommer fastställas varför Länsstyrelsen yttrar sig om strandskydd.

### Strandskydd

Trafikverket har meddelat att arbetsplanen för ombyggnaden av trafikplats Spillepengen inte kommer att fastställas. Därmed måste dispens sökas även för de delar i arbetsplanen som berörs av strandskydd.

**Kommentar:** *Exploatören (byggherren) kommer att ansöka om dispens från strandskyddet.*

**Lantmäteri myndigheten (KLM) har i skrivelse 2012-12-18 meddelat att de inte har något ytterligare att erinra.**

**Trafikverket har i skrivelse 2013-01-15 framfört följande: I**

planbeskrivningen (s. 27) anges att för det område som berör strandskyddat område och som ingår i den arbetsplan som fastställts enligt väglagen gäller undantag från förbuden inom strandskydd (7 kap 16 § miljöbalken). Därmed krävs ingen dispens för dessa åtgärder enligt planbeskrivningen. Arbetsplanen kommer inte att fastställas. Enligt 17 § och 18 § Väglagen behöver en arbetsplan för en väg som är förutsatt i en detaljplan inte fastställas då projektet innebär ombyggnad av väg och länsstyrelsen beslutat att projektet inte antas medföra en betydande miljöpåverkan enligt Miljöbalken. Detta innebär att dispens från strandskydd måste sökas även för de områden i arbetsplanen som berörs av strandskydd. Ombyggnaden av korsningen Spillepengsgatan/Bjurögatan där Bjurögatan korsar järnvägsspåren innebär att nytt vägskyddsbeslut ska sökas hos Trafikverket.

***Kommentar:** Exploatören (byggherren) kommer att söka dispens från strandskyddet för de områden som berörs. Nytt vägskyddsbeslut för järnvägs-korsningen Borrgatan/ Bjurögatan kommer också att sökas.*

**Miljönämnden har i skrivelse 2013-02-19** åberopat förvaltningens tjänsteutlåtande med tillägg att det ska finnas en plan för helheten av förändringen för trafiksituationen vad gäller såväl tung som lätt trafik som buller och luft.

### **Bakgrund**

I april 2010 översände Gatukontoret för yttrande *Förstudie. Trafikplats Spillepengen, Malmö*. Miljönämnden ställde sig i sitt yttrande kritisk till förstudien bl.a. eftersom den förordar en punktinsats som innebär en ökad framkomlighet för biltrafiken snarare än för godstrafiken, samt uppvisar stora brister i behovsanalysen.

Detaljplan 5223 för Spillepengens trafikplats, som kom på samråd sommaren 2012 och Miljönämnden yttrade sig över 2012-08-28 (§ 93), följde det förslag som förordades i förstudien. De av Miljönämnden efterfrågade fördjupade analyserna hade inte genomförts och Miljönämnden framförde återigen att en miljökonsekvensanalys, med större räckvidd än detaljplanens fysiska avgränsning, måste tas fram.

I samrådsredogörelsen som medföljer granskningshandlingarna hänvisar Stadsbyggnadskontoret till den miljökonsekvensbeskrivning som togs fram i samband med arbetsplanen för trafikplatsen. Den miljökonsekvensbeskrivningen omfattar dock enbart trafikplatsens omedelbara närhet och tar inte upp de effekter den ökade framkomligheten för biltrafiken kan få på Malmös miljö i ett större perspektiv.

## Förvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen kan inte ta ställning till den föreslagna detaljplanen eftersom den uppvisar allvarliga brister. Miljöförvaltningen anser att Stadsbyggnadsnämnden bör återremittera ärendet till Stadsbyggnadskontoret för vidare utredning av förslagets konsekvenser för människor och miljön, med följande motivering.

Detaljplanen har inte visat hur den bidrar till att nå eller förbättra miljökvalitetsnormer för luft och vatten. Planen visar inte hur den bidrar till att uppfylla Miljöprogrammets mål om effektivare energianvändning, omställning av resvanor och en tystare och renare stad. Inte heller Trafikmiljöprogrammets mål om ökad andel gång, cykel och kollektivtrafik och minskad andel biltrafik hos både malmöbor och inpendlare beaktas av detaljplanen.

Som stöd för bedömningen att underlaget behöver kompletteras kan särskilt nämnas Skånetrafikens samrådsyttrande 2012-08-16. Skånetrafiken påpekar att den föreslagna trafiklösningen leder till att vägkapaciteten höjs längs Västkustvägen, vilket försämrar kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot biltrafiken. Vidare anser Skånetrafiken att vägutbyggnaden är olämplig då den försvårar möjligheterna att klara miljökvalitetsnormer och att nå målet att uppnå ett hållbart transportsystem.

Beaktande av barnkonventionen är inte aktuellt i detta ärende.

**Kommentar:** Ombyggnaden av Spillepengens trafikplats till en planskild korsning är intimt förknippad med utbyggnaden av Norra hamnen. Ett av huvudsyftena med utbyggnaden av Norra hamnen är att lyfta ut hamntrafik och tunga verksamheter från mer centralt belägna områden till Norra hamnen. Denna åtgärd förväntas i sig förbättra miljöparametrarna i de centrala delarna av staden. Genare körvägar och mindre trängsel närmare centrum förväntas leda till en bättre energianvändning i trafiksystemet som helhet. Hela Norra hamnen och Östra hamnen nås enbart via korsningspunkten Spillepengsgatan-Västkustvägen-Inre Ringvägen. Denna cirkulationsplats är idag hårt belastad under högtrafik samt vid färjeankomster. Syftet med ombygganden av trafikplatsen är att underlätta för den tunga trafiken att ta sig ut till Norra hamnen från det omgivande motorvägsnätet E6, E20 och E22. En större expansion av Norra hamnen med ytterligare tillskott av tung trafik, såsom är planerat, bedöms inte kunna hanteras med den nuvarande utformningen. Därför hänger en utbyggnad av Norra hamnen intimt samman med en ombyggnad av trafikplatsen. I infrastrukturutredning 2015-2030 som har tagits fram i samarbete mellan Trafikverket, Malmö Stad, Region Skåne och hamnbolaget CMP redovisas ytterligare ett antal om- och tillbyggnader i väg- och järnvägsnätet som behövs för att kunna möjliggöra en kommande expansion i Norra hamnen. Ibland dessa skall särskilt nämnas den nya väg- och järnvägsbron över Industrihamnsbassängen mellan Mellersta hamnen och Norra hamnen samt den nya vägkopplingen mellan Spillepengsgatan och Norra hamnen som kallas för Lappögatan.

Förstudien för ombyggnaden av Spillepengens trafikplats har visat att en av huvudriktningarna måste göras planskild från den andra för att kunna hantera trafiken. På grund av närheten till Sege å och Stambanan kan detta endast åstadkommas genom att sträckningen längs Västkustvägen lyfts över trafikplatsen, den nu föreslagna lösningen. På så vis kan man i det undre planet förbättra för den tunga trafiken till hamnen. Eftersom Spillepengens trafikplats bara är en av sju stopp längs Västkustvägen samt att det är endast under högtrafik som det är verklig köbildning borde förbättringen i denna punkt inte spela

*en avgörande roll för hur restiden in till Malmö kommer att förändras för bilpendlingstrafiken.*

*Att beräkna hur denna ombyggnad av trafikplatsen kommer att påverka biltrafiken inne i de centrala delarna av Malmö är en näst intill omöjlig uppgift. Elasticiteten i övergången mellan olika färdmedel (bil, koll och cykel) är relativt trög och enstaka punktinsatser spelar normalt en mindre roll. Det är dessutom bara under högrafik som det blir någon reell tidsvinst att tala om för pendlingstrafiken. Västkustvägen verkar dessutom i konkurrens mot Stockholmsvägen som är "attraktiv" för bilister, eftersom den saknar stopp innan korsningen med Hornsgatan. Detta avspeglar sig också i trafikflödena för de båda vägarna. Stockholmsvägen har mer än dubbelt så mycket trafik som motsvarande för Västkustvägen per vardagsmedeldygn. Även med en planskildhet i Spillepengens trafikplats kommer Stockholmsvägen att fortsätta en "attraktivare" infartsled. Om trafikflödena trots allt skulle öka med en ombyggnad så har Malmö Stad möjligheten att "skruva åt kranen" längs Västkustvägens västra delar i de trafiksignaler som finns här. Då kan den tunga trafiken till Norra hamnen fortsatt gynnas samtidigt som inpendlingen mot centrum kan regleras. Med busskörfält längs Västkustvägen och prioritering i trafiksignaler kan kollektivtrafikens framkomlighet säkras.*

*Frågor kring olika infartsleders dignitet och utformning är ingen fråga som skall hanteras i ett enskilt byggprojekt. Denna fråga hör hemma i ett mera överordnat sammanhang i exempelvis den kommande trafik och mobilitetsplanen för Malmö. Malmö Stad arbetar med att öka inpendling med cykel till staden i projektet "Supercykelvägar" i samarbete med grannkommunerna. Ett av de utpekade stråken går just under trafikplats Spillepengen mot Lomma. Det finns planer på att förbättra de befintliga cykelanslutningarna och skapa tryggare miljöer för att just pendlingen med cykel ska öka. Lomma och Burlöv är närbelägna tätorter som har stor potential att ändra sitt färdmedelsval. Körfälten för regionbusstrafiken längs Stockholmsvägen kommer dessutom att förlängas ut mot trafikplats Sege under det närmaste året för att underlätta för pendling in till Malmö med regionbusstrafik*

**Gatukontoret har i skrivelse 2013-01-24 meddelat att man har inga synpunkter på underrättelsen av Dp 5223, del av fastigheten Hamnen 30:3 m. fl. (Spillepengens trafikplats).**

### **Skånetrafiken framför följande synpunkter i skrivelse 2013-01-23:**

Skånetrafiken ber kommunen att redovisa hela samrådssvaret i samrådsredogörelsen.

Enligt planbeskrivningen möjliggör detaljplanen "en lösning med en sk fly-over över befintlig cirkulationsplats vid Spillepengen för att lösa dagens trafikproblem". Skånetrafiken har förståelse för ambitionen att stärka hamnen, vilket kan inbegripa hållbarare godstransporter, men vi anser att dagens trafikproblem skulle kunna lösas med mindre avancerade åtgärder enligt fyrstegsprincipen. I detta fall har planeringen och genomförandet förts direkt till steg 4, med en ordentlig infrastrukturåtgärd, som olyckligtvis i första hand inte gynnar huvudsyftet, d v s förbättringen av framkomligheten till hamnen.

Flyovern gynnar framförallt trafiken längs Västkustvägen och skapar därmed nya trafikproblem, enligt Skånetrafikens åsikt.

En planskildhet för Västkustvägen över cirkulationsplatsen med Inre Ringvägen leder till att vägkapaciteten höjs ordentligt längs Västkustvägen – en av Malmös tyngsta infartsleder. Detta kommer att försämra kollektivtrafikens (både tåg- och busstrafik) konkurrenssituation gentemot biltrafiken. Det handlar om relationerna från framförallt västra Lund och orterna längs kusten upp mot Helsingborg in till Malmö. Förbättringarna för linje 133 är marginella i denna jämförelse.

Redan förstudien framhåller att den förbättrade vägkapaciteten kommer att generera mer biltrafik. Samma kö som idag finns på Västkustvägen inför trafikplats Spillepengen kommer efter åtgärden i stället troligtvis på sikt att uppstå på Västkustvägen inför korsningen med Sjölundaviadukten. Därmed är problemet endast vidareflyttat, samtidigt som ny vägkapacitet har genererat ny trafik vid Spillepengen.

Under miljökonsekvenser står att ”detta visar att det inte är de planerade åtgärderna, utan en följd av kumulativa effekter, som huvudsakligen bidrar till en försämrad luftkvalitet”. Resonemanget är inte logiskt eftersom ett successivt adderande av negativa effekter på luftkvaliteten kräver flera mindre och större förändringar, varav vi vill påstå att en kraftig förbättring av väginfrastrukturen snarast är ett betydande bidrag till försämringen av miljön, vilket bland annat försvårar möjligheterna att klara miljö kvalitetsnormerna, för bl a kvävedioxider, i Malmös centrala delar.

Ur ett kollektivtrafikperspektiv och för målet och ambitionerna att uppnå ett hållbart transportsystem anser vi därför att en utbyggnad enligt aktuell plan är olämplig.

**Kommentar:** Förstudien för ombyggnaden av Spillepengens trafikplats har visat att en av huvudriktningarna måste göras planskild från den andra för att kunna hantera trafiken. På grund av närheten till Sege å och Stambanan kan detta endast åstadkommas genom att sträckningen längs Västkustvägen lyfts över trafikplatsen, den nu föreslagna lösningen. På så vis kan man i det undre planet förbättra för den tunga trafiken till hamnen. Svaret på den önskade kapacitetshöjningen ligger i en reduktion av konflikten mellan de korsande strömmarna.

Eftersom Spillepengens trafikplats bara är en av sju stopp längs Västkustvägen samt att det är endast under högt trafik som det är verklig köbildning, borde förbättringen i denna punkt inte spela en avgörande roll för hur restiden in till Malmö kommer att förändras för bilpendlingstrafiken. Elasticiteten i övergången mellan olika färdmedel (bil, koll och cykel) är relativt trög och enstaka punktinsatser spelar normalt en mindre roll. Det är dessutom bara under högt trafik som det blir någon reell tidsvinst att tala om för pendlingstrafiken. Skånetrafiken har rätt i att framkomlighetsåtgärder för biltrafiken generellt inte bidrar till ökad konkurrenskraft för kollektivtrafiken.

*Västkustvägen verkar i konkurrens mot Stockholmsvägen som är "attraktiv" för bilister, eftersom den saknar stopp innan korsningen med Hornsgatan. Detta avspeglar sig också i trafikflödena för de båda vägarna. Stockholmsvägen har mer än dubbelt så mycket trafik som motsvarande för Västkustvägen per vardagsmedeldygn. Även med en planskildhet i Spillepengens trafikeplats kommer Stockholmsvägen att fortsätta en "attraktivare" infartsled. Om trafikflödena trots allt skulle öka med en ombyggnad så har Malmö Stad möjligheten att "skruva åt kranen" längs Västkustvägens västra delar i de trafiksignaler som finns här. Då kan den tunga trafiken till Norra hamnen fortsatt gynnas samtidigt som inpendlingen mot centrum kan regleras. Med busskörfält längs Västkustvägen och prioritering i trafiksignaler kan kollektivtrafikens framkomlighet säkras. Körfälten för regionbusstrafiken längs Stockholmsvägen kommer dessutom att förlängas ut mot trafikeplats Sege under det närmaste året för att underlätta för pendling in till Malmö med regionbusstrafik. Skånetrafiken har rätt i påpekandet att alla framkomlighetsförbättringar för biltrafiken bidrar, var och en för sig till ett samantaget resultat med inverkan på luftkvaliteten.*

**Räddningstjänsten Syd har tagit del av insända handlingar och har i skrivelse 2013-01-23 inga synpunkter.** Räddningstjänsten Syd önskar dock bli underrättade om framkomligheten under byggtiden kommer att påverkas.

**Kommentar:** Gatukontoret som byggherre ansvarar via sin entreprenör för att Räddningstjänsten underrättas kring frågor som rör framkomligheten under byggtiden. Kravet på att informera Räddningstjänsten skrivs in i förfrågningsunderlaget.

### **Statoil har 2012-12-28 lämnat nedanstående synpunkter:**

Statoil Fuel & Retail begränsas kraftigt i sin verksamhetsutövning i samband med att man stänger möjligheten för trafik från Spillepengsgatan till vår bensinstation på fastigheten Landsort 1. Vi kräver att Trafikverket och Malmö stad ombesörjer och bekostar åtgärder för att minska skadeverkningarna för vår verksamhet. De krav vi har specificeras i punktform nedan.

#### **Detaljplan**

Planområdet förutsätts utökas så att vår fastighet Landsort 1 och erforderliga markområde för rondell i korsningen Borrgatan/Blidögatan ingår i planområdet.

#### **Parkeringsplatser**

I förslaget som ligger tar man bort 8 st av våra p-platser. Vi vill ha p-platsema ersatta och föreslår att Trafikverket/Malmö stad bygger 8 st nya utmed Blidögatan. För att detta ska vara möjligt behövs 120 kvm av Malmö stads mark tas i anspråk. Denna mark bör anges som kvartersmark i detaljplanen. Vi kan tänka oss kvitta de nya 120 kvm mot de 40 kvm Malmö stad behöver av vår mark, i samband med att man bygger om Spillepengsgatan.

#### **Rondell**

Vi vill understryka vikten av att rondellen Blidögatan/Borrgatan byggs i ett tidigt skede för att minimera trafikstörningar som kommer uppstå i samband med att man stänger av infarten från Spillepengsgatan.

#### **Planerad busshållplats**

För att underlätta höger sväng för den tunga trafiken in till vår station från nybyggd del av Borrgatan, önskas att den planerade busshållplatsen på Borrgatan förlängs så att

breddningen för buss stoppet blir en naturlig övergång till en fil för höger svängande tung trafik.

#### **Evakueringsväg för tankbil.**

Vid en eventuell krissituation måste tankbil och ev annat fordon med farligt gods ha en evakueringsväg. Den avstängda delen av vägen vid Blidögatan mot Spillepengsgatan måste hårdgöras för att göra detta möjligt. Tydliggörande av evakueringsväg för tankbil från CPF (Central påfyllning) på dieselsidan måste utföras i samband med förändrade in o utfarter till fastighet Landsort 1.

#### **Hänvisningsskyltning**

För att minimera skadeverkningarna för vår verksamhet krävs en omfattande trafikskyltning både under byggtid och permanent. Vi förväntar oss här förslag på skyltning som vi kan diskutera vidare kring.

***Kommentar:** Malmö stad och Statoil har diskuterat olika trafiklösningar runt fastigheten Landsort 1 under en längre tid. Malmö stad har då presenterat en trafiklösning som motsvarar de förutsättningar som man idag har för fastigheten. Statoil Fuel & Retail ville att man i samband med detaljplanen även skulle undersöka möjligheten att förbättra förslaget för fastigheten Landsort 1 så att man kan utnyttjar fastigheten bättre vid en framtida exploatering. Malmö stad har välvilligt diskuterat olika lösningen under förutsättningen att trafiklösningen uppfyller Malmö stads krav och att Statoil Fuel & Retail står för extra kostnaderna för genomförandet. De krav som Statoil Fuel & Retail framför på detaljplanen är den lösningen som Malmö stad och Statoil Fuel & Retail gemensamt arbetat fram under förutsättning som ovan nämnts.*

*Malmö stad har tagit förnyad kontakt med Statoil Fuel & Retail efter deras remissvar. Statoil Fuel & Retail ansåg att kostnaderna översteg de förbättringarna som lösningen innebar för Landsort 1. Detta har resulterat i ett accepterande av ursprungsförslaget i överensstämmelse med detaljplaneförslaget.*

#### **Tele 2 har 2012-12-11 framfört följande synpunkter:**

Tele 2 har kanalisation och brunnar i Blidögatana och Borrgatan enligt bild nedan. Om det är så att denna kanalisation eller brunnar berörs så önskar vi att dessa skyddas. Vi förutsätter att eventuella förändringar av läget på vår kanalisation och brunnar bekostas av kommunen/byggherren. Önskar få detta inskrivet i genomförandebeskrivningen.

***Kommentar:** Gatukontoret har avtal med ledningsägarna och gör överenskommelser i varje enskilt projekt. Förändringar till följd av ombyggnader bekostas av byggherren.*

**Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd har 2012-12-14 lämnat följande yttrande:** Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd har yttrat sig i tidigare skede och vidhåller tidigare framförda synpunkter. Därutöver kan vi konstatera:

Att det är olyckligt att Sjölundadammarna måste fyllas igen och det är önskvärt att nya våtmarker anläggs som kompensation inom eller utanför området. Den totala arealen som tas ur bruk bör lämpligen kompenseras med lika stor eller gärna större areal våtmark.

***Kommentar:** Utfyllnaden av Sjölundadammarna är relativt liten till ytan och bedöms få begränsade negativa konsekvenser. En slutlig bedömning görs i samband med den tillståndsprövning som måste göras av byggherren.*

**Sysav har 2013-01-22 lämnat nedanstående synpunkter:** Sysav ser en svårighet i trafikflödet ut från sin anläggning då förslaget innebär en tvingande högersväng vid utfart. I kontakter med Gatukontoret har därför diskuterats möjligheten av att kunna vända vid Spillepengsgatans nordvästra slut, t ex genom att en rondell uppförs här. På så sätt undviks en längre omväg och ökad trafikbelastning i hamnområdet. Vi ser det som angeläget att detta genomförs. Sysav vill dessutom framhålla de synpunkter på den upprättade planen som redan framförts i ärendet under samrådsförfarandet:

SYS AV meddelade i skrivelse 2012-08-23 att vi saknar en plan för hur kollektivtrafik till Spillepengsgatan och Norra Hamnen i övrigt ska utvecklas, för såväl regional som lokal kollektivtrafik. En utbyggd och välfungerande kollektivtrafik i området anses kunna avlasta ökande trafikvolymen. SY S AV lämnade följande specifika synpunkter.

Sysav ska beredas möjlighet att delta i planeringen av åtgärder som kan störa Sysavs drift eller trafikflöden in eller ut från Sysavs anläggningar.

För att säkra Sysavs trafikflöden ut från anläggningarna på Sjölanda med tvingande högersväng från Nordre Flintvägen ut på Spillepengsgatan, behöver kapaciteten på Hemsögatan och Flintränegatan och dess korsningar hålla en nivå som står i proportion till förväntade ökade trafikflöden. Se dock synpunkt ovan om vändmöjlighet.

Sysavförväntar sig att täckning av eventuella kostnader för anpassning av interna flöden inom Sysavs anläggningar med anledning av ändrad detaljplan och kommande byggnationer kommer att diskuteras med Malmö stad.

Sysav önskar stå med i sändlistan för kommande handlingar i ärendet.

**Kommentar:** Gatukontoret för fortsatta diskussioner med SYS AV i trafikfrågan där en lösning med cirkulationsplats är möjlig inom ramen för befintliga detaljplaner.

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

## BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

Detaljplanens genomförande har inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap. 11§ miljöbalken. I granskningsskedet har den bedömningen inte ifrågasatts.



Josephine Nellerup



Peter Björck

---

## SÄNDLISTA

Alla synpunkter som har kommit in under samråd eller granskning bedöms ha tillgodosetts. Inga underrättelser.

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](http://www.mp.se/malmo)  
[malmo@mp.se](mailto:malmo@mp.se)

## **Reservation:** Miljöpartiet de Gröna i Malmö

**Ärende C11 Stadsbyggnadsnämnden 2012-12-06**  
Godtagande av granskningshandling för detaljplan för del av fastigheten **Hamnen 30:3** m.fl. (Spillepengens trafikplats) i Hamnen i Malmö (Dp 5223)

Detaljplanen syftar till att medge uppförandet av en så kallad flyover över Spillepengens cirkulationsplats. Detta är det valda alternativet i Trafikverkets arbetsplan för trafikplatsen. Syftet för arbetsplanen är att bland annat att öka transportkvaliteten för gods- och persontrafik. Valet av alternativ har gjorts efter en förstudie<sup>1</sup> inom arbetsplanen. Detaljplanen är nödvändig för att kunna genomföra detta.

I samband med Trafikverkets framtagande av arbetsplanen har också en miljökonsekvensbeskrivning upprättats och godkänts. Detaljplanen å sin sida har hittills inte bedömts kunna medföra sådan miljöpåverkan att en miljökonsekvensbeskrivning är nödvändig.

Det har däremot framkommit att miljökonsekvensbeskrivningen som hör till arbetsplanen inte utreder följderna av den trafikförändring utanför själva trafikplatsen som det valda alternativet innebär. Planens genomförande verkar inte ha någon påverkan på den trafikökning över 30 år som ligger till grund för jämförelserna. Det alternativ som valts för att förbättra transportkvaliteten innebär emellertid framför allt en kraftigt förstärkt kapacitet längs Västkustvägen in mot innerstaden. Då detta framför allt är en stark och växande rutt för bilpendlare mellan villakommunerna i norr och innerstaden riskerar flyovern leda till så kallad inducerad biltrafik, en ökning av bilresor orsakad av att resealternativet blir mer attraktivt. Denna effekt studeras inte. Västkustvägen leder i ett fåtal förgreningar mot Värnhem, Nobelvägen, Drottninggatan och Norra Vallgatan samt mot utbyggnadsområdena Västra hamnen och Nyhamnen. Då angreppspunkterna mot innerstaden redan är hårt belastade ur trängsel-, luftmiljö- och bullersynpunkt kommer trafiken enligt uppgift troligtvis behöva begränsas någonstans mellan trafikplatsen och innerstaden, med innebörden att dagens köbildningsproblematik flyttas från Spillepengens perifera läge in mot stadskärnan. Hur detta ska hanteras och var köerna ska få plats är ej belyst.

Miljöpartiet de gröna yrkade på att ärendet skulle återremitteras i syfte att utreda detaljplanens trafikkonsekvenser för innerstaden. Då detta inte vann gehör avlägger vi reservation.

Lucas Carlsson

med instämmande av

Kami Petersen

<sup>1</sup> Förstudien, vars formella syfte är att finna alternativa, avsevärt enklare och därigenom avsevärt mindre kostsamma lösningar, avfärdar åtgärd efter åtgärd summariskt utan sammanvägning eller helhetsbedömning.



## **Stadsbyggnadsnämndens sammanträde 2012-12-06**

### **Reservation C11: Granskningshandling av detaljplan för del av fastigheten Hamnen 30:3 m.fl. (Spillepengens trafikplats)**

**2012.12.06**



Utbyggnaden av Norra hamnen är ett stort och viktigt projekt för Malmö. Trafikplaneringen i området är avgörande för att hamnen i framtiden ska fungera med fler verksamheter. Men Vänsterpartiet anser att förslaget till detaljplan gällande trafikplatsen vid spillepengsrondellen inte löser dessa problem på ett tillfredsställande sätt.

Istället för att planera för morgondagen väljer S, M, FP och SD nu att planera för privatbilismen. Planeringen av den nya trafikplatsen för tankarna tillbaka till trafikplaneringen på 70-talet där tron på privatbilismen var överordnad det mesta. En sådan planering har med all önskvärd tydlighet visat sig vara en felaktig satsning, och enbart leda till fler bilar och allvarigare problem. I fallet med Spillepengen riskerar man nu nya och större problem med framkomlighet längre in i stadens centrala delar.

Vänsterpartiet hade velat invänta den nya trafikutredning som ska göras i samband med översiktsplanarbetet. Stadens nya översiktsplan har stora ambitioner gällande klimatanpassning och miljöåtgärder i staden. Vänsterpartiet vill se satsningar på godstransporter i hamnen, men vi vill att dessa främst ska innefatta gods på järnväg. De lastbilar som trots allt kommer att behöva angöra hamnen kan göra detta utan den nya överfarten. Om anledningen till denna mångmiljonsatsning är att för många privatbilar väljer Västgötsvägen kan man lösa detta genom att minska den typen av trafik där.

Vänsterpartiet yrkade avslag på ärendet. När vårt yrkande inte vann gehör reserverar vi oss mot förslaget.

För Vänsterpartiet  
Magnus Welroos, förste vice ordförande i Stadsbyggnadsnämnden



Detta detaljplaneförslag är antaget av kommun-  
fullmäktige i Malmö den 18-19 juli 2013  
under § 110 i protokollet, betygar  
Å tjänstens vägnar: *[Signature]*

## PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av fastigheten **HAMNEN 30:3 m fl (Spillepengens tpl)** i  
Hamnen, 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 plankarta med bestämmelser, illustrationsplan,  
samrådsredogörelse, fastighetsförteckning (finns tillgänglig på  
Stadsbyggnadskontoret) och denna planbeskrivning.

### PLANENS SYFTE OCH HUVUDDRAG

Syftet med detaljplanen är att förbättra trafiksituationen i anslutning till  
Trafikplats Spillepengen och avhjälpa de framkomlighetsproblem som  
uppkommit med anledning av ökad pendling och trafik till och från hamnen.

Detaljplanen möjliggör en lösning med en sk fly-over över befintlig  
cirkulationsplats vid Spillepengen för att lösa dagens trafikproblem. Samtidigt  
tas infarten till hamnområdet om hand för att säkra en god tillfart till  
hamnområdet och avhjälpa kapacitetsproblem för den expanderande Norra  
hamnen. Gång- och cykelanslutningar i anslutning till trafikplatsen ses över i  
samband med trafikplatsens nya utformning. En ny gc-bro och anslutning mot  
Spillepengens rekreatiomsområde föreslås också i detaljplanen. I detaljplanen  
föreslås även en mindre komplettering av befintligt verksamhetsområde i  
anslutning till trafikplatsen.

Planområdet ligger i norra delen av Malmö i anslutning till industrihamnen och  
Spillepengen. Planområdet omfattar trafikplats Spillepengen, del av

Västkustvägen och infart till Östra och Norra hamnen. I norr begränsas planområdet av Spillepengens rekreationsområde, i söder av Sjölundadamarnas avslutning, i öster av befintligt verksamhetsområde.



*Planområdets omfattning*

Planområdet omfattar ca 22 ha. Marken ingår i fastigheterna Hamnen 30:1 m.fl. Fastigheterna ägs av Malmö stad.

## **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 bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan såsom avses i miljöbalken 6 kap 11§. Planen bedöms dock medföra viss miljöpåverkan varför följande utredningar har gjorts i samband med den arbetsplan och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning som tas fram parallellt med aktuell detaljplan. Utredningarna som har utgjort beslutsunderlag till olika ställningstaganden är: bullerberäkningar, luftberäkningar, geoteknisk utredning, naturinventering samt markundersökning. Slutsatserna från Miljökonsekvensbeskrivning och utredningar ligger till grund för de konsekvensbeskrivningar som finns

sammanfattade i slutet av planbeskrivningen, under rubriken miljökonsekvenser. I miljökonsekvensbeskrivning tillhörande arbetsplan hanteras konsekvenser av utbyggnaden närmare.

## TIDIGARE STÄLLNINGSTAGANDEN

### RIKSINTRESSEN

Planområdet berör område av riksintresse för Kustzon enligt Miljöbalken 4 kap. 4 §. Den huvudsakliga anledningen till detta skydd är att kusten är högexploaterad och att hushållning med marken är av stor vikt. Inom området får exploatering och ingrepp i miljön bara ske om natur- och kulturvärden inte påtagligt skadas.

Västkustvägen, Södra stambanan och Malmö hamn är alla av riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § miljöbalken. För sådana riksintressen gäller att anläggningarna ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Norr om mynningen för Sege å i Lommabukten finns två Natura 2000-områden (Lommabukten och Lommaområdet), som därmed också är riksintresse enligt 4 kap 8 § miljöbalken. Områdena har samma avgränsning men är utpekade enligt art- och habitatdirektivet respektive fågeldirektivet. Områdets marina delar består bland annat av grunda ler- och sandbottnar (maximalt vattendjup inom området är 3 m) som är viktiga uppväxtområden för många fiskarters yngel, även kommersiella arter. På land finns bland annat salta strandängar som betas och området utgör en viktig häcknings- och rastlokal för många fågelarter, bland annat skärfläcka, fisktärna och havsörn. Vattnet från Sege å påverkar Natura 2000-området, främst genom den höga transporten av näringsämnen (kväve och fosfor) från avrinningsområdet till kustvattnet vilket skapar en omfattande växtproduktion i de delar av Natura 2000-området som ligger nära åns mynning.

För Natura 2000-områden gäller att gynnsam bevarandestatus ska vidmakthållas eller uppnås för de arter och habitat som har listats för området. En viktig förutsättning för gynnsam bevarandestatus i de aktuella Natura 2000-områdena är, enligt områdenas bevarandeplaner, god vattenkvalitet och ingen övergödning.

Strandskyddet längs Sege å är sedan tidigare upphävt inom planområdet, men återinträder i samband med ny planläggning.

### ÖVERSIKTSPLAN

I gällande översiktsplan för Malmö (2000, kompletterad och aktualiserad 2005) anges markanvändningen för området kring cirkulationsplatsen som trafik (T). Utmed Västkustvägen skiftar utpekad markanvändning mellan industri inklusive lager, transportterminaler m.m. (I) samt natur- och rekreationsområden (N). Söder om trafikplatsen definieras användningen som

industri på den västra sidan medan området öster om (Sjölundadamarna) anges som natur- och rekreationsområde. Norr om trafikplatsen är marken utpekad som industrimark i öster och natur- och rekreationsområde (Spillepeng) väster om Västkustvägen. Spillepengsgatan och de närmaste omgivningarna definieras för trafik- och industriändamål i ÖP.

#### PLANPROGRAM

Något planprogram har inte upprättats för aktuell detaljplan.

I anslutning till planområdet har *Planprogram för Norra hamnen, logistikcentrum december 2006* tagits fram. I planprogrammet anges tänkt utveckling av hamnområdet med nytt färjeläge, containerhamn, logistikcentrum, utökad bulkhamn m.m. Planerna innebär bland annat att regionen får ett nytt attraktivt logistikcentrum med flexibla omlastningsmöjligheter mellan flera olika trafikslag. Men det innebär också att de mer centrala delarna av Malmö stad avlastas från störande verksamheter och tung trafik så att staden kan fortsätta att utvecklas med attraktiva, centrala lägen vid vattnet för exempelvis bostäder, handel och kontor. Hamnens tänkta utveckling är också bakgrunden till de planändringar som genomförs i anslutning till infarten.

#### FÖRSTUDIER

En förstudie, *Trafikplats Spillepengen Malmö 2010-03-29 Atkins Sverige AB*, har tagits fram med syfte att ge förslag på olika åtgärder som kan lösa trafikproblemen i trafikplatsen under en överskådlig tid.

I förstudien har flera tänkbara trafiklösningar utretts enligt den så kallade fyrstegsprincipen. Fyrstegsprincipen innebär att större nyinvesteringar och utbyggnader först ska övervägas när andra åtgärder inte kan lösa de uppkomna problemen. Slutsatsen i förstudien är att åtgärder inom de tre första stegen, det vill säga åtgärder som begränsar transportbehovet och val av transportsätt, åtgärder som ger ett effektivare utnyttjande av befintligt vägnät samt mindre ombyggnader, är otillräckliga för att uppfylla projektmålen. Därmed bedömdes det att det krävs en steg 4-åtgärd för att lösa de uppkomna trafikproblemen.

Det alternativ som ansågs mest fördelaktigt är ombyggnad av dagens cirkulationsplats till en lösning med en planskild trafikplats. Förstudien föreslår alternativet med en så kallad ”fly-over”-bro över cirkulationsplatsen i Västkustvägens sträckning. Det är detta alternativ som prövas i detaljplanen.

#### GÄLLANDE DETALJPLANER OCH OMRÅDESBESTÄMMELSER

För planområdet gäller ett flertal detaljplaner. Den gällande detaljplanen, PL 1368, reglerar markanvändning för trafikplats Spillepengen, Västkustvägens sträckning och omgivande mark till gata, park eller plantering samt specialområde för vatten. I anslutning till cirkulationsplatsen gäller ett flertal detaljplaner som främst reglerar markanvändningen till industri, trafik och natur.

## ÖVRIGA PROGRAM OCH UTREDNINGAR

Ett antal utredningar som rör utbyggnaden, och därmed detaljplanen, har tagits fram i samband med den arbetsplan med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning som tas fram parallellt med detaljplanen.

### TEKNISKT PM, TRAFIKPLATS SPILLEPENGEN

Ett *Tekniskt PM, Trafikplats Spillepengen 2010-04-07* har tagits fram med syftet att fördjupa kunskapen om hur ombyggnaden enligt förslag i förstudien kan genomföras.

### 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 är angränsande område, Spillepengen, utpekad som större natur- och rekreationsområde (>35ha). Även Sege å med omgivning är utpekad som ett potentiellt betydelsefullt grönstråk som knyter samman flera kommuner och förbinder många intressanta naturmiljöer.

### NATURVÅRDSPROGRAM

I *Naturvårdsplan för Malmös stad* (godkänt av stadsbyggnadsnämnden april 2012) finns flera områden, inom och i anslutning till planområdet, upptagna. Inom influensområdet finns friluftsområdet Spillepengen och Sjölundadammarna.

### TIDIGARE FÖRSLAG

I den förstudie, *Trafikplats Spillepengen Malmö 2010-03-29 Atkins Sverige AB*, som föregått detaljplanearbetet har förslag på olika åtgärder som kan lösa trafikproblemen utretts. Det alternativ som i förstudien anses vara mest fördelaktigt är en ombyggnad av dagens cirkulationsplats till en lösning med en planskild trafikplats. Utformningen med en oval trafikplats som föreslogs till samrådet har omarbetats och den befintliga utformningen bibehålls, detta gäller även gång- och cykelvägarna inom trafikplatsen.

## FÖRUTSÄTTNINGAR

### HISTORIK

Nuvarande markanvändning, inom och i anslutning till planområdet, har ingen lång historik och stora delar av de berörda markområdena har nyskapats under 1900-talet genom utfyllnad av tidigare havsområde. Utmed Sege å finns visserligen flera registrerade fornlämningar men inga som berör de områden som nu är aktuella för åtgärder. Stora delar är också påverkade av tidigare exploatering med tillhörande markarbeten. I anslutning till arbetsplanens utredningsområde finns tre kulturmiljöstråk som är utpekade av Länsstyrelsen i Skåne län. Det är dels den så kallade Per-Albin-linjen som var en del av Sveriges försvar under andra världskriget. Det finns dock inga värn eller andra fysiska lämningar i närheten av Spillepengen. Även Södra Stambanan och E22:an utgör intressanta kulturmiljöstråk som Skånes första järnvägssträckning

(Malmö-Lund) och Sveriges första motorväg. Sjölundadamarna är också intressanta ur historisk synpunkt då de är en rest av våtmarksområdet utmed Lommabukten och berättar om var den ursprungliga kustlinjen gick.

#### BAKGRUND

Trafikplats Spillepengen utgör korsningspunkten mellan Västkustvägen, Inre Ringvägen och Spillepengsgatan i Malmö kommun. Västkustvägen förbinder norra delen av Malmö med Lomma, Burlöv, Åkarp samt E6 norrut. Spillepengsgatan fungerar som den huvudsakliga infarten till Malmös hamn från det övergripande vägnätet och Inre Ringvägen fungerar som en fördelare av trafik runt Malmö. Trafikverket är väghållare i den nordöstra länken in i trafikplatsen och Malmö stad är väghållare i övriga delar. Korsningspunkten regleras idag med en stor oval cirkulationsplats i ett plan.

Färjetrafikläget har nyligen flyttats till Norra hamnen från Frihamnen. Norra hamnen står inför en nyexploatering med ett nytt större trimodalt logistikcentrum med omlastning mellan sjöfart, järnvägs- och landsvägstrafik och utökad industriell verksamhet. I princip ska all tung trafik dit ledas genom Spillepengens trafikplats. Exploateringen av Norra hamnen förväntas därför öka trafikbelastningen i Spillepengens trafikplats. Den höga andelen tung trafik i cirkulationsplatsen leder till att kapaciteten stundtals har nått taket redan med dagens trafikbelastning.

#### BEFINTLIGA FÖRHÅLLANDEN

Trafikplats Spillepengen ligger i ett landskap som präglas av storskalig exploatering. All mark väster om trafikplatsen är utfylld efter 1940-talet och den ursprungliga kustlinjen på platsen gick ungefär i dagens sträckning för Västkustvägen. Miljön domineras av infrastruktur och inom några hundratal meter ligger Västkustvägen, Södra stambanan, Lundavägen samt motorvägen E22. De stora vägarna i området sammanstrålar i de två trafikplatserna Sege och Spillepengen.

Nuvarande markanvändning inom planområdet är således huvudsakligen vägar och anläggningar för trafikändamål. Väster om trafikplatsen ligger hamnområdet, som är Malmös största verksamhetsområde. Söder och öster om trafikplatsen finns också industriområden.

Men det finns också omgivande mer naturliga miljöer och gränsen mellan natur och de exploaterade ytorna är i flera fall otydlig i området. Sydost om trafikplatsen ligger Sjölundadamarna och Sege å slingrar sig i öst-västlig riktning mot Öresund alldeles norr om trafikplatsen. På ömse sidor av ån finns två mindre dammar. Spillepengsgatan går inledningsvis utmed åns södra sida. Nordväst om trafikplatsen ligger Spillepengens lätt kuperade friluftsområde. Området är en gammal sopdeponi som är sluttäckt och omvandlad till rekreativ område för flera olika ändamål i de södra och östra delarna. Deponin är fortfarande i drift i de nordvästra delarna.

## KULTURHISTORISKT VÄRDEFULL MILJÖ

Inom området kring Segeåns mynning har människan bott och uppehållit sig i mer än 10 000 år. Utmed Sege å finns flera registrerade fornlämningar som visar på åns höga kulturhistoriska värde. En av Sveriges bäst bevarade boplatser från stenåldern och det s.k. isläningsstadiet ligger bara några hundra meter från trafikplatsen bort mot Segekarusellen. Invid denna fornlämning, ”Segebro” eller ”Spillepengen” med fornminnesbeteckning Malmö 10:1, har även spår av en 5000 år yngre boplatz hittats. I närheten av fornlämningen har lösfynd gjorts. Strax norr om trafikplatsen finns en fornlämning som kan vara en rest från en medeltida borg/befästingsanläggning. (Malmö 68:1). Senare rön tyder på att det fyrkantiga området snarare är spåren av en gammal inhägnad. Dessutom är det troligt att det under mark i närheten till Sege å finns dolda fornlämningar som inte är registrerade. Detta kan delvis förklaras med att området är förhållandevis dåligt undersökt.

Det öppna landskapet i slättbygden kring Alnarp – Burlöv utgör riksintresse för kulturmiljövården. Riksintresseområdet omfattar bland annat området kring Alnarp och Arlövs fälad, och ligger ca 1,5 km från trafikplats Spillepengen. Det stora avståndet gör att riksintresseområdet inte bedöms påverkas av de planerade åtgärderna. Den stora förändringen av området skedde under 1950- och 1960-talen då utfyllnaden av Norra Hamnen gjordes. På den kartsekvens som finns i Malmö StadsAtlas syns den stora omvandling som platsen runt Sege ås mynning gått igenom tydligt. De första utfyllnaderna gjordes på 1800-talet då järnvägen lades ut. Därefter följde nya utfyllnader då Västkustvägen kom till. Västkustvägen var 1947 en smal kustväg som rörde sig utmed strandlinjen. Själva ån rann då fortfarande ut i havet nästan exakt vid den plats där trafikplatsens rondell i dag ligger. När dagens trafikplats byggdes på 1970-talet drogs åns sträckning om och hamnade i ett nordligare läge. Det var också i det skedet som den lilla dammen norr om trafikplatsen och söder om ån skapades.

Enligt länsstyrelsens kulturmiljöprogram för särskilt värdefulla kulturmiljöer, berör trafikplatsen tre s.k. kulturmiljöstråk.

- Skånelinjen Per Albin-linjen är en unik företeelse som tydligt visar Skåne som gränsprovins. Samtliga värn är viktiga delar i den helhet som Skånelinjen även kallad Per Albin-linjen utgör. Skånelinjen började byggas år 1939. Många värn har avvecklats under de senaste åren men fortfarande står flera kvar. Mellan Lommabukten och Malmö hamn har det dock aldrig funnits några värn då landstigning var möjlig utmed den långgrunda kusten.
- Södra stambanan – 1856 öppnades Skånes första järnväg mellan Malmö och Lund. Det var den första etappen på Södra stambanan. I länsstyrelsens motivering till kulturmiljöstråket står bland annat att Södra stambanan är ett viktigt och levande dokument över det

järnvägsbyggande som fortfarande har stor betydelse i den svenska infrastrukturen.

- Sveriges första motorväg – Parallellt med Västkustvägen går motorvägen mot Lund som är Sveriges äldsta flerfiliga motorväg. Bevarandevärdet bygger på att vägen har legat i samma sträckning sedan tidigt 1800-tal och är placerad till stor del än i dag i samma läge. Kulturmiljön längs vägen med alléer och karaktäristiska byar gör den speciell och ett viktigt dokument över den utbyggnad av infrastrukturen som genomförts sedan 1950-talet.
- Övrigt - Sjölundadammarna är ur historisk synpunkt intressanta då de berättar om var den ursprungliga kustlinjen gick. De är egentligen en rest av våtmarksstråket från Lommabukten via Alnarps fälad.

## TOPOGRAFI LANDSKAP OCH VEGETATION

### LANDSKAPSBILD

En landskapsanalys för Trafikplats Spillepengen med omgivningar har genomförts i samband med förstudien och arbetsplanen med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning.

Trafikplats Spillepengen ligger i ett landskap som präglas av storskalig exploatering och domineras av infrastruktur och inom några hundratals meter ligger Västkustvägen, Södra stambanan, Lundavägen samt motorvägen E22. De stora vägarna i området sammanstrålar i de två trafikplatserna Sege och Spillepengen. Den närmaste omgivningen består av industrimark som vuxit fram främst under 1960-talet. Söder om trafikplatsen står Sydsvenskans höga byggnad, som utgör ett markant landmärke i området. Området är aldrig helt mörkt, då både trafikstråken och de omgivande verksamheterna är belysta nattetid.

En landskapsanalys utifrån en visuell upplevelse av besökare och trafikanter har tagits fram i samband med förstudien. I denna kan landskapsbilden inom och i anslutning till planområdet i första hand delas in i tre landskapstyper:

- Väglandskapet
- Industrilandskapet
- Sjölundadammarna

I andra hand präglas landskapsbilden av element som trädridåer, Sege å och extensiva grönytor.



*Trafikplats Spillepengen från norr*

### Väglandskapet

Området som omger trafikplatserna vid Spillepengen och Segevång utgörs till stor del av vägar, tillfartsvägar, rondeller, korsningar och broar. För en ovan trafikant kan väglandskapet vara svårläst och förvillande.

### Industrilandskapet

I alla riktningar utom norrut från trafikplats Spillepengen syns industrilokaler antingen direkt i förgrunden eller längre bort i bakgrunden.

Högspänningsledning korsar luftrummet. Attraktiviteten är låg även om en del företag utnyttjar situationen och använder sin exponerade placering längs Västkustvägen för marknadsföring.

### Sjölundadamarna

Mellan Sjölundaviadukten och trafikplats Spillepengen breder Sjölundadamarna ut sig sydöst om Västkustvägen. Dammarna innehåller ett rekreativevärde för bland annat fiskare, dock har dess biologiska betydelse minskat med tiden. Ur en historisk synpunkt utgör dammarna ett värde eftersom de berättar om var den ursprungliga kustlinjen gått. Som landskapstyp är det en fragmenterad förlängning av våtmarksstråket från Lommabukten via Alnarps fålad.

### VEGETATION

Trädridåer, alléer och bryn

Mellan väglandskapet och industrilandskapet kring trafikplats Spillepengen fungerar träd- och buskridåerna både som en uppmjukning av den industrialiserade miljön och som avskärmning och rumsbildande element.

Längs Västkustvägen söder om trafikplatsen har tidigare en ensidig allé av almar stått mellan vägbanan och gång- och cykelbanan. Idag återstår bara några få sjuka träd. Mellan vägen och dammarna har inga träd stått vilket möjliggjort

utblickar över dammarna. En utbyggnad av trafikplats Spillepengen medger ett nytt grepp på platsen med ny gestaltning och nya planteringar. Utblickarna mot dammarna bör behållas. De kraftiga vindarna längs gång- och cykelbanan bör beaktas och förebyggas.

På norra sidan om trafikplatsen längs Västkustvägen fyller trädridån mot rekreationsområdet och djurkyrkogården en viktig roll som avskärmare. Längs Sege å växer naturligt högvuxna buskar, träd och vass. Dessa skärmar av Sege å från trafikantens perspektiv och bidrar därmed till att minska det visuella intrycket av Sege å från Inre Ringvägen och Västkustvägen.

Sege å

Sege å ligger ibland högre än vägbanan vilket gör att det är svårt att se vattnet från vägbanan. Detta märks särskilt öster om trafikplatsen. På västra sidan om rondellen öppnar sig utblickar över ån från Spillepengsgatan.

Västkustvägen korsar Sege å vilket gör att åns smala vattenyta knappt skimras för bilisten.

Extensiva grönytor

Grönytorna i anslutning till väglandskapet och i rondellen har låg skötselnivå och består förutom trädridåer av gräsytor med buskar och träd i olika grupper. Dess funktion är främst att mjuka upp det hårda väg- och industrilandskapet.

#### NATURVÄRDEN

Trots att området är hårt exploaterat, finns det en del naturmiljöer med vissa värden både inom och i anslutning till planområdet. Gränsen mellan natur och de exploaterade ytorna bedöms i flera fall vara otydlig och i en del fall skapar exploateringen förutsättningar för vissa naturvärden, exempelvis grusiga bangårdar och banvallar med speciell flora.

I Malmö stads naturvårdsplan (2012) finns flera områden upptagna som ligger inom eller i nära anslutning till planområdet. Inom planområdet finns del av friluftsområdet Spillepeng samt Sjölundadamarna och i närheten finns bland annat flera områden ute i Norra hamnen, Sjölanda reningsverk och obebyggd mark vid Sydkrafts gaskraftverk. Dessutom är Sege å med omgivning utpekad i grönplanen för Malmö (2003) som ett potentiellt betydelsefullt grönstråk som knyter samman flera kommuner och förbinder många intressanta naturmiljöer.

Lommabukten

Norr om hamnen är delar av Lommabukten naturreservat (Södra Lommabukten med Tågarps hed och Alnarps fälä i Lomma och Burlövs kommuner) och även Natura 2000-område. Området består bland annat av salta strandängar och grunda sandiga bottnar. Det utgör en viktig häcknings- och rastlokal för många fågelarter och har ett mycket högt naturvärde. Det skyddade området ligger norr om friluftsområdet. För Natura 2000-områden gäller att gynnsam bevarandestatus ska vidmakthållas eller uppnås för de arter och habitat som har listats för området. En viktig förutsättning för gynnsam

bevarandestatus i de aktuella Natura 2000-områdena är, enligt områdenas bevarandeplaner, god vattenkvalitet och ingen övergödning.

#### Sege å

Sege å är en utpekad vattenförekomst och omfattas således av miljökvalitetsnormer (MKN). Ån mynnar i Malmö hamnområde som är en del av Lommabukten. Både hamnområdet och Lommabukten utgör också vattenförekomster med fastställda MKN. En del av Lommabukten, norr om Sege ås mynning, är utpekad som Natura 2000-område, enligt både art- och habitatdirektivet samt fågeldirektivet. Området är också avsatt som naturreservat.

Sege å är omgrävd på sträckan förbi trafikplatsen och har därför en relativt homogen form även om den kröker precis vid Västkustvägens passage. Ån är kraftigt påverkad av framförallt näringsämnen och uppvisar bland annat mycket höga halter av både kväve och fosfor. Förekommande fiskarter är bland annat abborre, gädda, id, grönling, öring, mört, och ål (rödlistad, akut hotad CR). Norr om trafikplatsen finns två små dammar på vardera sidan om ån. Ån har inte klassificerats i Naturvårdsplan för Malmö stad.

#### Sjölundadammanarna

Sjölundadammanarna mellan Västkustvägen och järnvägen är ursprungligen sannolikt laguner som avsnörts från havet vid utfyllnadsarbeten under första halvan av 1900-talet. Det är tre dammar varav de två sydliga sannolikt har hängt samman tidigare. De senare är långsträckta, har ett maximalt djup på ca 1,5- 2 m och är till stora delar igenväxta med vass och annan övervattenvegetation. Den norra dammen är lite annorlunda i sin karaktär, framförallt djupare (max djup ca 3,5-4 m), vilket bland annat innebär att den inte har växt igen i samma utsträckning. Vid inventeringen av groddjur (Naturcentrum 2012) hittades vanlig padda och ätlig groda. Både artantalet och individantalet bedöms vara lågt. Liksom för dammanarna utmed Sege å beror det sannolikt på en kombination av predation från fisk och i viss utsträckning fågel samt att det är ont om bra landmiljöer, exempelvis övervintringsplatser, för groddjur.

I Naturvårdsplan för Malmö stad (2012) har dammanarna bedömts som värdeklass 2, mycket högt naturvärde. I naturvårdsplanen definieras värdeklass två-områden som större sammanhängande naturtyper av betydelse för den biologiska mångfalden genom bland annat naturtypens sällsynthet. Till klassen räknas bland annat våtmarker och dammar. Områdena kan därmed sägas vara av regionalt intresse för naturvården.

#### Spillepeng

Spillepeng är ett rekreatjonsområde mellan Lommabukten och Sege å norr om trafikplatsen. Det har uppstått genom utfyllnad i havet. Ursprungligen är det en

gammal deponi och de västra delarna används fortfarande för ändamålet. Tanken är att hela halvön ska bli ett rekreationsområde när deponin är avslutad. Området bedöms ha stor betydelse för friluftslivet och har biologiska värden under utveckling. I de södra delarna av området, mot trafikplatsen och inom influensområdet, finns observationer av de rödlistade kärlväxterna hårnarv (nära hotad) och taggkörvel (sårbar). Båda två är ettåriga örter som växer på sandiga och grusiga marker. I Naturvårdsplan för Malmö stad (2012) har området bedömts som värdeklass 2, mycket högt naturvärde och bedöms därmed vara av regionalt intresse för naturvården.

Framförallt trafikplatsen och Västkustvägen utgör idag en omfattande barriärer för olika, främst markbundna, djurs rörelse genom landskapet. Det är både de fysiska anläggningarna i sig och den omfattande trafiken som hindrar eller avhåller djur från att passera. I viss utsträckning utgör även vägnätet inom Norra hamnen och de olika verksamhetsområdena barriärer. Den samlade exploateringen av både vägar och industriområden innebär spridningsbarriärer för både djur och växter inom och i influensområdets närhet. Sammanfattningsvis består naturvärdena inom influensområdet samt i dess närhet således huvudsakligen av vattensamlingar med omgivande mer eller mindre oexploaterade markområden som i flera fall är grusiga och magra. Floran domineras av rudratväxter och i anslutning till en del av dammarna finns vass och annan mer högvuxen vegetation. Både vattenområdena och de omgivande öppna markerna är viktiga för flera olika fågelarter, bland annat skrattnås och födosökande brun kärrhök. Områdena med de högsta naturvärdena finns utanför influensområdet. Inom influensområdet bedöms Sjölundadamarna med omgivande mark, Sege å samt dammarna vid sidan av ån vara av störst naturvärde.

#### REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Norr om trafikplatsen ligger Spillepeng fritidsområde på cirka 60 hektar. Det tillgängliga området för rekreation är idag 37 ha. Inom området finns löparslingor, vindskydd med grillplatser, plats för sjösättning av kanoter vid Sege å samt en boulebana och en hundrastplats.

Det kustnära läget är en av de stora kvaliteterna i Malmö. Närheten till stränderna, strandängarna och de spännande rudratbiotoperna i hamnen är tillgångar som bör tas tillvara i större grad enligt Malmös grönplan från 2003. I grönplanen redovisas ett grönstråk, det så kallade kuststråket, som löper längs Malmös kust och som är kommunens mest sammanhållna gröna stråk. Längs stråket ligger flera stora och attraktiva områden av mycket varierande karaktär. Stråket fortsätter såväl norrut som söderut genom flera skånska kommuner. En bristande länk finns idag vid Spillepengen och vägen mot Lomma. För att bättre knyta ihop kuststråket bör man enligt grönplanen flytta dagens läge på gång- och cykelväg. Inom influensområdet finns således både människoskapade och naturliga barriärer för människor som rör sig inom eller genom området. Västkustvägen, Inre ringvägen och Södra stambanan är de mest uppenbara barriärerna. Vägarna är genom sin storlek och den täta trafiken

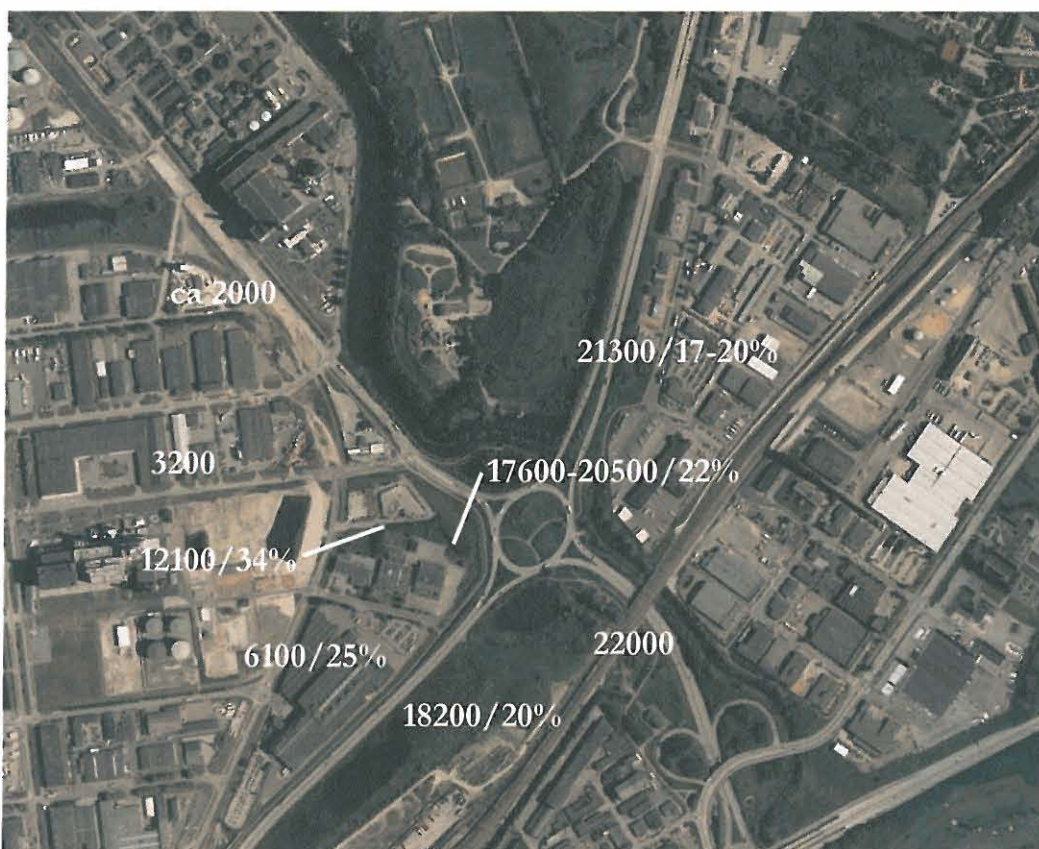
svåra och farliga att passera för oskyddade trafikanter. Inom influensområdet finns inga anvisade övergångsställen i plan för oskyddade trafikanter. Däremot finns tre gång- och cykelvägar som passerar vägbanan i cirkulationen planskilt i tunnlar, vilket underlättar passage mellan de olika sidorna av Västkustvägen framförallt söder om Sege å.

Vägnätet in mot Norra hamnen, det vill säga bland annat Spillepengsgatan och anslutande vägar utgör inte lika definitiva barriärer för oskyddade trafikanter. De är storleksmässigt mindre och är också mindre trafikerade. Parallellt med delar av vägnätet i Norra hamnen finns separerade gång- och cykelvägar och inom influensområdet har dessa tre korsningspunkter i plan.

## TRAFIK

### Biltrafik

Spillepengen trafikplats är utformad som en oval cirkulationsplats med två körfält. Trafikplatsen trafikeras av såväl hamntrafik som av pendlingstrafik till och från Malmös centrala delar. På de fyra anslutande gatorna till Spillepengens trafikplats ligger trafikflödet enligt Malmö stads trafikmätningar från 2011 mellan 16 400 och 20 000 fordon per årsmedelsdygn och gata. Det högsta trafikflödet har uppmätts på Inre Ringvägen, dvs. cirkulationsplatsens sydöstra ben.



*Trafikflöden under ett medelvardagsdygn, samt andelen tung trafik*

Trafikplatsen är hårt trafikerad med en andel tung trafik på mellan 20-30 %. Övrig trafik utgörs till stor del av arbetspendling. Under högtrafikperioder uppstår ofta köer i och omkring trafikplatsen. Den höga andelen tung trafik

innebär att kapaciteten ytterligare minskar, beroende på att tunga fordon tar mer plats och rör sig långsammare än personbilar.

Västkustvägen är utpekad som ett riksintresse för kommunikation enligt 3 kap 8 § miljöbalken. För sådana riksintressen gäller att anläggningarna ska skyddas mot åtgärder som kan påtagligt skada tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen, med motiveringen att det är en viktig förbindelselänk mellan andra kommunikationsanläggningar av riksintresse.

#### Järnväg

Södra stambanan passerar över Inre Ringvägen strax sydost om Spillepengens trafikplats. Södra stambanan är ett av Sveriges viktigaste järnvägsstråk och utgör riksintresse för järnväg. Inom de närmaste åren står Södra stambanan inför stora förändringar till följd av Malmös expansion.

Från bangården vid Malmö C går industrispår till Norra hamnen. En koppling mellan hamnbanan och Södra stambanan är av riksintresse.

I dagsläget sker cirka 2-4 växlingsturer per dag till Norra Hamnen och cirka 14 000 järnvägsvagnar passerar hamnområdet varje år. Industrispåren i hamnområdet är omoderna med låg standard avseende både trafiksäkerhet och spårgeometri. Även anslutningen till södra stambanan är av låg standard.

#### Kollektivtrafik

Skånetrafiken trafikerar trafikplatsen med regionbuss 132 (Malmö – Lomma – Bjärred – Löddeköpinge – Landskrona) och 133 (Malmö – Alnarp - Lomma). Närmaste busshållplatsen till trafikplatsen är Malmö Hakegatan, som ligger vid infarten till fritidsområdet Spillepeng.

Till hamnen går idag två stadsbusslinjer dagtid. Det är dels linje 34 (Norra hamnen), som kör med tjugo-minuters trafik och dels linje 35 (Östra hamnen) som kör en gång i halvtimmen. Närmaste hållplats för stadsbussarna är Malmö Östra Hamnen, som fågelvägen ligger cirka 300 meter från trafikplatsen. Antalet resenärer är lågt, vilket bland annat kan förklaras med oregelbundna arbetstider i hamnen.

#### Gång- och cykeltrafik

Det omgivande cykelvägnätet passerar trafikplatsen planskilt via tre gång- och cykelportar. I Västkustvägens riktning går ett stråk mellan Malmö och Lomma och ett stråk går mellan Hamnen och Malmö Segevång. Cykelvägarna i området är separerade. Närmiljön bedöms inte som särskilt attraktiv och särskilt nattetid upplevs gång- och cykelvägarna som otrygga.



*Planskild gång- och cykelväg genom trafikplatsen*

De senaste åren visar kommunens mätningar att antalet cyklister och mopedister har ökat på gång- och cykelvägarna vid trafikplatsen. Förra året passerade i snitt 570 cyklister och mopedister genom trafikplatsen per dygn. År 2003 var siffran 310 stycken. Utvecklingen följer Malmös intention att öka gång- och cykeltrafiken i kommunen.

I Malmös översiktsplan (2000) finns planer på nya cykelstråk i området. Planer finns på en koppling från Västkustvägen under Spillepengsgatan ut mot Spillepengens rekreationsområde samt vidare mot Lomma och Arlöv. Ett annat planerat stråk är längs Sege å från trafikplats Sege förbi trafikplats Spillepengen ut till Spillepengens rekreationsområde. Gång- och cykelstråket längs Västkustvägen vidare mot rekreationsområdet samt Lomma och Arlöv är i översiktsplanen planerat att korsa Spillepengsgatan. Att istället leda in stråket i trafikplats Spillepengens rondell anses som en bättre lösning. Därifrån kan stråket ledas genom en ny gång- och cykeltunnel vidare ut på en bro över dammen för att slutligen ansluta till rekreationsområdet.

#### Buller

I anslutning till planområdet finns det idag industri- och hamnverksamheter, en skjutbana samt ett grönområde. Inga bostäder är belägna inom området. Inom planområdet är det idag mycket tung trafik som genereras från industri- och hamnverksamheterna. Det pågår en utveckling och utökning av verksamheter i Norra Hamnen, vilket kommer att bidra till en ökad trafik i området, den tunga trafiken bedöms bli mellan 25–35 procent. Grönområdet, Spillepengens rekreationsområde, är beläget norr om trafikplats Spillepengen och ligger utmed Västkustvägen. Trafiken på Västkustvägen är den största källan till bullret inom området. Spillepengens rekreationsområde har sedan 1970-talet varit klassat som ett rekreationsområde men är idag inte betecknat som ett friluftsområde avsatt i kommunal översiktsplanering eller ett rekreationsområde i tätbebyggelse. Därmed bedöms det inte finnas några

riktlinjer angående buller att ta hänsyn till när det gäller Spillepengens rekreationsområde.

För arbetslokaler finns det idag inga fastställda riktvärden så som det gör för bostäder. Det finns dock vedertagna riktvärden för den ekvivalenta ljudnivån på 65 dBA vid fasad och 40 dBA inomhus föreslagna av Naturvårdsverket i BRÅD. Med arbetslokal avses lokal för ej bullrande verksamhet.

#### LEDNINGAR

I trafikplatsen och dess närområde finns en stor mängd olika ledningar.

##### Elledningar

Högsämningsstråket med luftledningar som löper genom trafikplats Spillepengen består av 4 stycken 130 kV luftledningar. Dessa ledningar förser Norra Hamnen med ström. När det moderniserade Öresundsverket tas i drift kommer den el som produceras där och som skall ut på nätet att levereras via dessa ledningar.

##### Gasledningar

En högtrycksgasledning (dimension 250 mm, 16 bar) korsar Västkustvägen norr om Sege å. Genom den södra delen av trafikplats Spillepengen, i befintliga cykelvägar, går en lågtrycksgasledning (dimension 160 mm, 4 bar).

##### Fjärrvärmeledningar

Från öster in i rondellen leds två fjärrvärmeledningar (dimension 300 mm).

##### VA-ledningar

Söder om trafikplats Spillepengen korsar två tryckspillvattenledningar (dimension 1 000 mm) Västkustvägen. En färskvattenledning korsar Västkustvägen norr om trafikplats Spillepengen. Samtliga ledningar ligger i skyddsror under brokonstruktionen.

##### Opto- och telekablar

Inom planområdet finns ett antal opto- och telekablar som kan behöva flyttas.

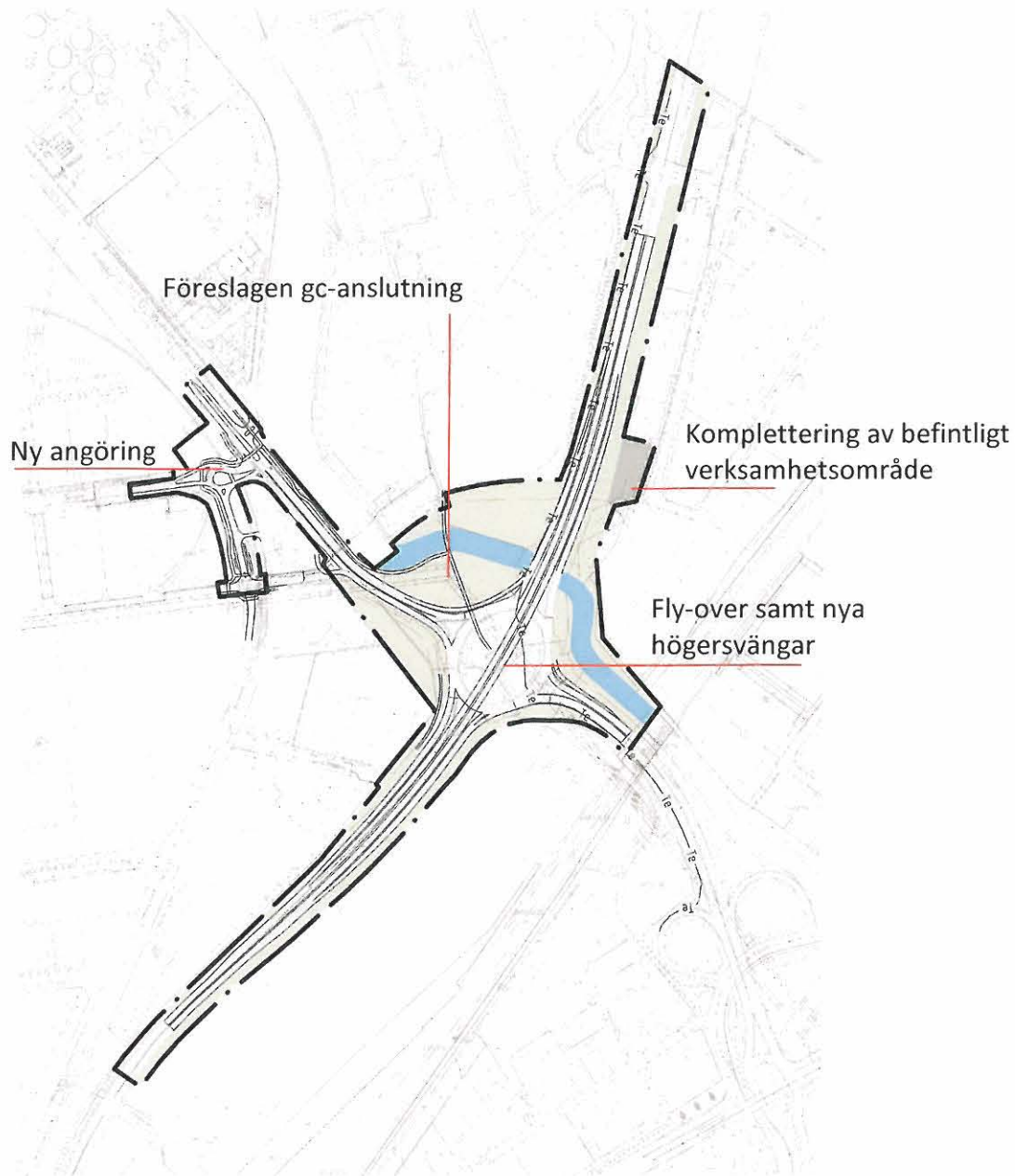
#### PLANFÖRSLAGET

##### ÖVERENSSTÄMMELSE MED ÖVERSIKTSPLANEN

Detaljplanen följer den inriktning och markanvändning som anges i översiktsplanen.

##### STRUKTUR

Detaljplanens struktur följer det förslag till omarbetning av Spillepengens trafikplats och anslutningar till Industrihamnen som anges i förstudien och arbetsplanen.



*Illustrationsplan till detaljplanen*

Huvudsakligt ändamål är trafik i form av INFART och HUVUDGATA med angränsande användningar, såsom NATUR och vattenområde. Ett mindre område i anslutning till befintligt verksamhetsområde öster om Västkustvägen föreslås få användningen INDUSTRI/KONTOR.

#### BEBYGGELSE

En mindre komplettering av befintligt verksamhetsområde föreslås nordost om trafikplatsen i anslutning till befintlig bebyggelse. Byggnad med kontors- och/eller industriändamål föreslås kunna uppföras.

## LANDSKAP OCH VEGETATION

### PLANTERINGAR

Gestaltningssprogram till trafikplats Spillepengen föreslår gestaltning av omgivande mark för att höja upplevelsevärde i anslutning till trafikplatsen och skapa en trygg miljö. Plantering möjliggörs inom område för INFART samt HUVUDGATA.

### DAGVATTENHANTERING

Detaljplanen medför ingen större ökning av hårdgjorda ytor utan förläggs i stort sätt i befintlig sträckning. Föreslagen verksamhet medför en viss andel ökning av hårdgjord yta. I enlighet med Dagvattenpolicy för Malmö Stad används i första hand öppen avledning och fördröjning av dagvatten i grönstråk framför att anlägga ledningar. Dagvatten från hårt trafikerade ytor och parkeringsytor ska genomgå erforderlig rening innan det når recipienten. Arbetsplanen föreslår att dagvatten från vägen tas om hand i gräsklädda svackdiken längs vägen innan det leds till dagvattenmagasin.

### HÖJDSÄTTNING

Föreslagen utbyggnad ansluter till befintliga höjder i anslutande vägområde. Den föreslagna sk fly-overn föreslås på plankartan få en maximal höjd på 11.5 meter över nollplanet.

### REKREATION

Inom planområdet föreslås inte några ytor för rekreation. De föreslagna sträckningarna för gång- och cykelvägar med planskilda passager inom detaljplanen kopplar dock samman planområdet med, och förbättrar tillgängligheten till, det befintliga rekreationsområdet Spillepengen.

### TRAFIK

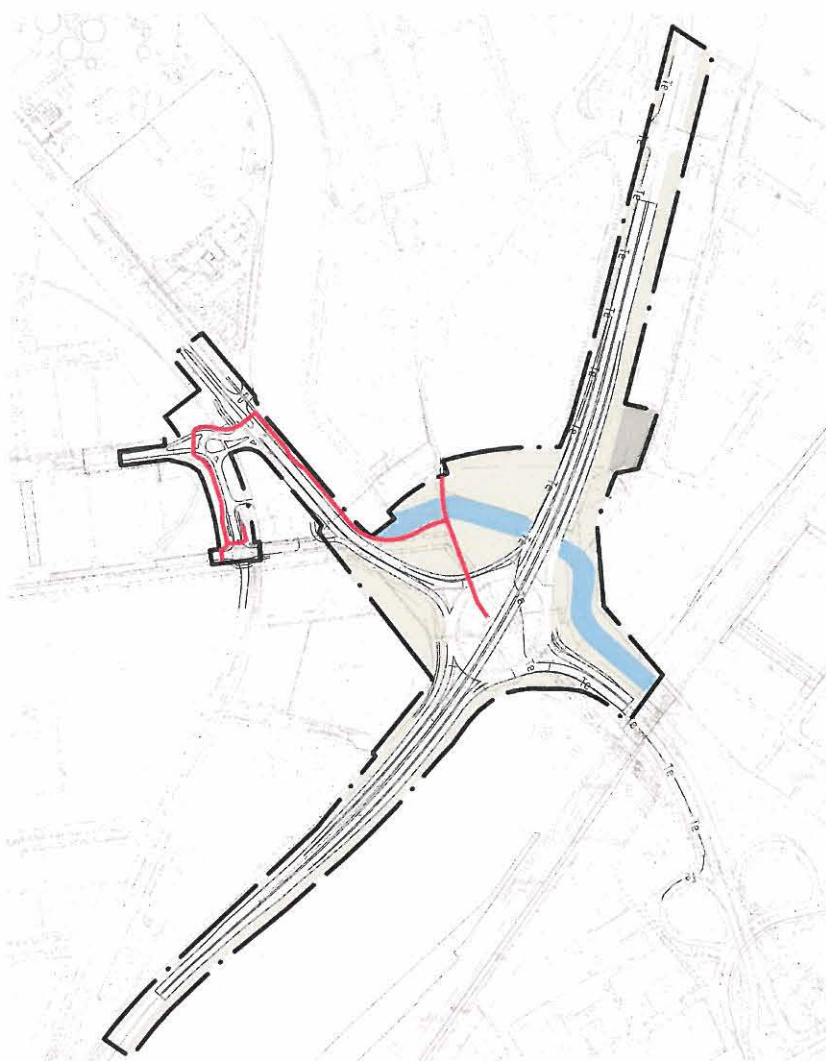
#### GÅNG- OCH CYKELTRAFIK

De förändringar som föreslås till det befintliga cykelvägnätet i Spillepengens trafikplats är i form av en ny gång- och cykeltunnel i nordvästra delen av trafikplatsen. Denna fjärde gång- och cykeltunnel förbinder cykelvägnätet genom trafikplatsen med en ny föreslagen cykelväg mot SYSAV-området.

Cykelvägen som löper parallellt med Spillepengsgatans sydvästra sida föreslås i utbyggnadsalternativet att dras om och kompletteras med en ny cykelväg på nordöstra sidan av Spillepengsgatan. En ny gång- och cykeltunnel under trafikplatsen ska koppla den nya cykelvägen till det befintliga cykelvägnätet som löper genom trafikplatsen. Vidare föreslås dels att cykelvägen på Borrgatan förlängs till Bjurögatan, dels ombyggnadsåtgärder i korsningarna Borrgatan/Blidögatan och Borrgatan/Bjurögatan. Föreslagna ombyggnader på Spillepengsgatan i höjd med Bjurögatan leder till en ny utformning även för den cykelpassage över Spillepengsgatan som finns här. Cykelpassagen över Spillepengsgatan föreslås inte bli planskild men cyklisterna kan korsa Spillepengsgatan i två steg tack vare en föreslagen bred mittremsa mellan

körfälten på Spillepengsgatan, vilket underlättar cyklisternas passage över vägen.

Förslaget att bygga om trafikplats Spillepengen med en Fly-over påverkar inte nämnvärt trafikmiljön för oskyddade trafikanter i trafikplatsen, cyklister och fotgängare färdas fortsatt i separata gång- och cykelvägar.



*I detaljplanen föreslagna gc-anslutningar och omläggningar i rött*

De två broar, den södra och den västra, över gång- och cykelbanan i rondellen som kommer att behållas bedöms ge ett otryggt intryck. Trygghetsskapande åtgärder för att ljusa upp underfarten samt bättre belysning kvällstid måste därför vidtas.

Den nya gång- och cykelbron över Sege å ska anpassas vad gäller skala och material. Frihöjden mellan vattenyta och undersida av bron ska inte understiga frihöjden på Västkustvägens broar för att möjliggöra båtfärd längs ån. Cykelvägar i området följer i princip cykelplan för Malmö.

Den nya gång- och cykelvägen med port under cirkulationens vägbana in mot Spillepengområdet innebär vidare att delar av dammen mellan Sege å och cirkulationen också kommer att fyllas ut. Uppfylld area uppgår till ca 1000 m<sup>2</sup>.

#### KOLLEKTIVTRAFIK

På samma sätt som idag kommer trafikplatsen att trafikeras av regional linjetrafik. Detaljplanen påverkar inte detta och bushållplatserna utmed Västkustvägen förväntas kunna ligga kvar i nuvarande läge. Närmaste busshållplatsen till trafikplatsen är Malmö Hakegatan, som ligger vid infarten till rekreationsområdet Spillepengen.

#### BILTRAFIK

Trafikplatsen föreslås kunna få en utformning med två broar, fly over, över cirkulationen i Västkustvägens riktning. Cirkulationens befintliga utformning bibehålls. Fria högersvängar införs i två av fyra tillfarter.

En viktig del i trafiklösningen är också hur trafiken tas om hand i Hamnområdet. Utformningen och funktionen av korsningarna längs Spillepengsgatan är därför viktiga. Korsningarna utformas som signalreglerade 3-vägs-korsningar där Spillepengsgatan får en roll som trafikfördelande huvudgata. Korsningen mellan Bjurögatan och Borrgatan bedöms vara kritisk för tillgängligheten. Denna utformas därför med en s.k. droppe för att säkerställa tillgängligheten till Östra hamnen. Blidögatan stängs för genomfartstrafik på grund av det korta avståndet mellan anslutningen till Spillepengsgatan och trafikplatsen.



*Utformning med s.k. droppe vid Spillepengsgatan/ Bjurögatan*

Utbredningen av området för INFART i detaljplanen innebär att viss utfyllnad av Sjölundadamarna kommer att krävas. Den totala bottenyta som fylls ut är, enligt miljökonsekvensbeskrivning till arbetsplan, ca 3000 m<sup>2</sup> i den mellersta och cirka 400 m<sup>2</sup> i den norra dammen.

Trafikplatsen samt del av Västkustvägen föreslås i detaljplanen få användningen INFART, medan övrig gatumark inom planområdet regleras som HUVUDGATA. Det västra området, HUVUDGATA 2, föreslås tillåta järnvägstrafik inom den allmänna gatumarken.

## TEKNISK FÖRSÖRJNING

### VA OCH DAGVATTEN

I *PM VA och ledningar, 2012-06-11* föreslås ett antal åtgärder för avvattning i och i anslutning till cirkulationsplatsen.

Västkustvägens västra sida söder om cirkulationsplatsen föreslås avvattnas via befintliga ledningar till Sjölundadammarna samt Sege å, denna lösning är densamma som idag. Västkustvägen förses med terrassdränering på västkustvägens västra sida. Västkustvägens östra sida söder om cirkulationsplatsen föreslås avvattnas till Sjölundadammarna i likhet med nuvarande lösning. Flyovern söder om Sege å avvattnas via nya dagvattenledningar till befintlig dagvattendamm nordväst om cirkulationsplatsen. Vattnet i dessa ledningar pumpas upp i dammen. Den nordvästra delen av cirkulationen föreslås avvattnas till den befintliga dammen sydväst om cirkulationen i likhet med nuvarande lösning. Övriga delar av cirkulationsplatsen avvattnas ut mot omgivande mark. Rondellytan föreslås avvattnas till befintliga ledningar genom rondellen som läggs om i nytt läge i likhet med dagens lösning. Flyovern och Västkustvägen norr om Sege å föreslås avvattnas via befintlig pumpstation till en föreslagen ny damm nordost om Sege å. Dammen byggs med tät botten och dämt utlopp. Dagvattnet från denna släpps sedan ut i Sege å i likhet med dagens lösning. På grund av tillkommande dagvattenflöde behöver åtgärder utföras för att öka kapacitet i pumpstationen. Tänkbara åtgärder är byte av pumpar alternativt byte av hela pumpstationen. Inre Ringvägen föreslås avvattnas till befintlig pumpstation vid järnvägsporten. Dagvattnet från dessa ledningar pumpas ut till Sege å. På grund av tillkommande dagvattenflöde behöver åtgärder utföras för att öka kapacitet i pumpstationen. Tänkbara åtgärder är byte av pumpar alternativt byte av hela pumpstationen. Spillepengsgatan föreslås avvattnas till befintliga dagvattenledningar i gatan. Bjurögatan föreslås avvattnas till en ny dagvattenledning som leds till Sege å. Före utsläpp till Sege å föreslås oljeavskiljare. I Borrgatan föreslås avvattning till befintliga dagvattenledningar. I denna gata behöver det befintliga dagvattenätet kompletteras med nya dagvattenledningar och brunnar. Före utsläpp till befintliga dagvattenledningar föreslås oljeavskiljare.

Omläggning av VA-ledningar samt nya ledningar kommer att bli aktuellt inom planområdet. För närmare information hänvisas till *PM VA och ledningar 2012-06-11*.

Ytor som omfattas av ombyggnationen skall följa Malmö stads framtagna rapport "*Dagvattenstrategi för Malmö, april 2008*".

#### EL OCH TELE

Frihöjd ovan vägbana till luftledningarna är enligt *Teknisk PM* projekterad till 12,4 meter. Enligt gällande starkströmsföreskrifter för luftledningar med spänning över 55 kV skall avstånd till vägyta vara minst 7,4 meter. Luftledningarna bedöms således inte utgöra något problem vid föreslagen utformning.

För närmare information kring el- och teleledningar som berörs av föreslagen utbyggnad enligt arbetsplan och detaljplan hänvisas till *PM VA och ledningar 2012-06-11*.

#### GAS

Omläggning och skydd av befintliga gasledningar kommer att bli aktuellt. Principer för ledningsomläggningar som kan bli aktuella inom planområdet presenteras närmare i *PM VA och ledningar 2012-06-11*.

#### FJÄRRVÄRME

Omläggning och skydd av befintliga fjärrvärmeledningar kommer att bli aktuellt. Principer för ledningsomläggningar som kan bli aktuella inom planområdet presenteras närmare i *PM VA och ledningar 2012-06-11*.

### EKONOMISKA OCH SOCIALA KONSEKVENSER

#### BARNPERSPEKTIV

Enligt FN:s barnkonvention ska barns bästa sättas i främsta rummet. Detaljplanen har ambitionen att, genom förbättrade förutsättningar till ett säkert och utvecklat gång- och cykelnät med kopplingar till rekreationsområden och olika delområden, bidra till en säkrare och mer sammanhållen miljö för både barn och vuxna.

### MILJÖKONSEKVENSER

#### HÄLSA OCH SÄKERHET

##### FARLIGT GODS

De planerade åtgärderna bedöms medföra positiva konsekvenser med avseende på att trafiksäkerheten ökar och därmed även minskar risken för olycka med farligt gods. Det intrång i markområden som ombyggnaden av trafikplats Spillepengen innebär påverkar enbart marginellt befintliga skyddsavstånden mellan farligt godsvägarna och byggnaderna i det studerade området. Ett av projektmålen är att förbättra trafiksäkerheten i Spillepengens trafikplats, vilket bland annat kan göras genom att minska köbildningen. För att åtgärderna i trafikplatsen ska få önskad effekt behövs också åtgärder på Spillepengsgatan med anslutningsvägar. Stora delar av de åtgärder som föreslås i arbetsplanen är således trafiksäkerhetshöjande och minskar därmed också risken för farligt godsolycka. Risken för olyckor med tung trafik, och

därigenom även farligt godstransport, bedöms minska efter ombyggnaden av trafikplatsen. Framförallt eftersom den tunga trafiken slipper tränga sig ut ur den hårdtrafikerade korsningen vilket i dag orsakar konflikter.

Vidare är bedömning att ombyggnaden av trafikplats Spillepengen som helhet inte kommer att påverka riskbilden negativt, utan snarare tvärtom. Det bedöms därför inte finnas några hinder för en utbyggnad av trafikplatsen ur risksynpunkt. Riskreducerande åtgärder för natur ska dock tas i beaktande vid ombyggnad av trafikplatsen. Det finns värdefulla vattenområden i trafikplatsens direkta närhet som vid en eventuell farligt godsolycka kan leda till problem.

#### Förorenade mark- och vattenområden

Eventuella föroreningar inom planområdet kommer att utredas i det fortsatta planarbetet.

#### BULLER

De platser där bullernivåerna bedöms öka markant med föreslagen utbyggnad är utmed Bjurögatan, Borrgatans förlängning och i närheten av trafikplats Spillepengen. Dessa områden betecknas dock inte som bullerkänsliga områden. Varken Spillepengens rekreationsområde eller några boende kommer att utsättas för högre bullernivåer med föreslagen utbyggnad. I övrigt bedöms konsekvenserna av föreslagen utbyggnad vara likvärdiga med dagens utformning. Konsekvenserna bedöms därför som begränsade.

#### LUFTKVALITET

Föreslagen utbyggnad och befintlig utformning skiljer sig, enligt beräkningar, väldigt lite åt. Detta visar att det inte är de planerade åtgärderna, utan en följd av kumulativa effekter, som huvudsakligen bidrar till en försämrad luftkvalitet. Föreslagen utbyggnad uppvisar dock högre halter av NO<sub>2</sub>, över eller i närheten av MKN, på Spillepengsgatan och anslutningsvägar.

#### STADS- och LANDSKAPSBILD

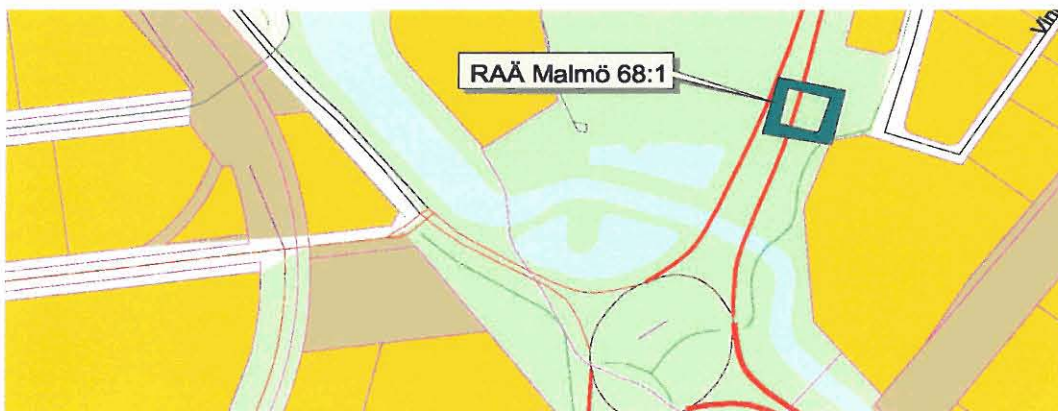
En av de viktigaste kvaliteterna i området är Sege å. De flesta trafikanter som passerar förbi platsen i nord-sydlig riktning missar idag att vägen löper över vattendraget. Genom den föreslagna Flyovern kommer bilisterna att få en bättre utblick över området och därmed äns slingrande förlopp. Genom den nya gång- och cykelbron över Sege å väster om trafikplatsen förbättras också denna kontakt för fotgängare och cyklister. Gång- och cykelvägen kommer dessutom att gå utmed Spillepengens rekreationsområde i kanten vilket förhöjer cykelvägens attraktivitet och trivsel samt förbättrar tillgängligheten till grönområdet. Möjligheterna att som gående och cyklist tryggt färdas från trafikplatsen, via Spillepengsgatan ut mot Norra Hamnen, ökar då en ny cykelväg placeras utmed gatan. Utmed gatan planeras även för en dubbelsidig trädallé som kommer att tydliggöra den viktigaste entrén in mot hamnområdet. Utbyggnaden med föreslagna åtgärder innebär således positiva konsekvenser för landskapsbilden som bedöms vara större än de negativa konsekvenserna av den totalt sett ökade infrastrukturanläggningen.

## NATURMILJÖ

Förlusten av naturmiljöer och minskad spridningsmöjlighet för både djur och växter bedöms vara de direkta effekter av planförslaget som medför de största negativa konsekvenserna för naturmiljön. I ett lokalt perspektiv bedöms de enskilt trots allt medföra endast små negativa konsekvenser eftersom de naturlika ytorna som försvinner är relativt små. I ett större geografiskt perspektiv bedöms ingreppen innebära obetydliga negativa konsekvenser eftersom förlusten av vattenmiljöer förväntas kunna kompenseras även om det sker på annan plats, utanför planområdet. De små restytorna med mer naturliga miljöer kommer att minska betydligt vilket försvårar överlevnaden för både djur och växter. Några av dessa arter är fridlysta (groddjur) medan andra är sällsynta och rödlistade. Anledningen till att konsekvenserna, enligt miljökonsekvensbeskrivning till arbetsplanen, inte bedöms bli stora är att förlusten av vattenmiljöer förväntas kompenseras fullt ut. Till skillnad från befintlig utformning innebär utbyggnadsalternativet att delar av dammen mellan trafikplatsen och Sege å fylls ut och att några mindre restytor med ruderatmark utmed Spillepengsgatan hårdgörs för trafikändamål. Förlusten eller förändringen av naturmiljön i dessa områden bedöms, som enskilda företeelser, endast medföra begränsade negativa konsekvenser för naturmiljön och Natura 2000-områden. Dispens från artskyddsförordningen, med anledning av planerade åtgärder som rör lekvattnet för groddjur, kommer att sökas av Malmö stad genom gatukontoret.

## KULTURMILJÖ

Utfyllnaden i Sjölundadamarna påverkar visserligen upplevelsen och möjligheten att tolka hur området har utvecklats från våta strandängar med vattensamlingar till utfyllt och exploaterat för olika ändamål. Damarna har dock redan tidigare delvis fyllts ut, bland annat vid anläggandet av Västkustvägen i dagens sträckning. Damarnas kulturhistoriska värde bedöms därför redan idag som begränsat och den utfyllnad som behövs för att bygga ny bro och cirkulation bedöms endast medföra små negativa konsekvenser för kulturmiljön. För övrigt bedöms inga konsekvenser uppstå ur kulturmiljösynpunkt.



*Område utpekad för fast fornlämning (RAÄ-nummer Malmö 68:1)*

Området innefattar en fast fornlämning (RAÄ-nummer Malmö 68:1), utpekad enligt figur ovan. Fasta fornlämningar är skyddade enligt Lag om kulturminne m m och för att rubba, ändra eller ta bort en fornlämning krävs tillstånd av Länsstyrelsen. Gatukontoret har för avsikt att kontakta länsstyrelsen i samband med ombyggnation i området.

#### REKREATION OCH FRILUFTSLIV

Den föreslagna gång- och cykelbron över Sege å, samt den nya dragningen av gång- och cykelvägen utmed Spillepengsgatan bedöms öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter till rekreationsområdet och Norra Hamnen. Den gröna trädridå som växer utmed Västkustvägens västra sida är ett stort miljötillskott till platsen. Vägens nya dragning har tagit hänsyn till grönstråket och påverkan på detta blir minimalt. En ny dubbelsidig trädallé föreslås utmed Spillepengsgatan för att förtydliga entrén in mot hamnområdet och för att öka de gröna inslagen i området. Arbetsplanernas förslag på åtgärder och då främst förslaget på ny gång- och cykelväg in mot Spillepengen bedöms medföra positiva konsekvenser för miljöaspekterna rekreation och friluftsliv.

#### MILJÖKVALITETSNORMER FÖR LUFT

Luftkvalitetsförordningen (2010:477) anger normer för ämnena kvävedioxid/kväveoxid, svaveldioxid, bly, partiklar (PM10 och PM2,5), bensen, kolmonoxid, ozon, arsenik, kadmium, nickel och bens(a) pyren i utomhusluft. De områden i Sverige där gällande MKN för luftkvalitet överskrids är huvudsakligen i storstadsregioner och i trånga gatumiljöer. Halterna av kvävedioxid är högt, nära tröskel- och gränsvärden, på och nära invid det aktuella vägnätet. De modelleringar som genomförts i samband med miljökonsekvensbeskrivning till arbetsplanen visar dock på liten skillnad mellan nollalternativet och utbyggnadsalternativet. Därför bedöms det inte vara de planerade åtgärderna i sig som huvudsakligen bidrar till den försämrade luftkvaliteten. Problemen uppstår som en följd av kumulativa effekter.

#### MILJÖKVALITETSNORMER FÖR VATTEN

##### Ytvatten

Sege å är utpekad som ytvattenförekomst enligt Förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön (VFF). Ån omfattas därmed av miljökvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken, 4 kap VFF samt länsstyrelsen i Kalmar läns föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster (08 FS 2009:81). Sege å mynnar i kustvattenförekomsten Malmö hamnområde som är betecknad som kraftigt modifierad på grund av de fysiska förändringar som hamnverksamhet och farleder orsakar. Hamnområdet var tidigare en del av den större kustvattenförekomsten Lommabukten.

Miljökvalitetsnormerna utgör kvalitetskrav och syftar till att ytvattenförekomster ska uppnå hög eller god ekologisk status och god kemisk ytvattenstatus senast den 22 december 2015, om de inte omfattas av bestämmelser om konstgjorda eller kraftigt modifierade vattenförekomster eller av bestämmelser om undantag (tidsfrist eller mindre strängt krav). För de

kraftigt modifierade vattenförekomsterna gäller att de ska klara god ekologisk potential.

Ingen av de aktuella vattenförekomsterna klarar kraven på god ekologisk status/potential. För alla tre är det övergödningspåverkan som är avgörande för klassningen. De bedöms visserligen klara kraven för god kemisk ytvattenstatus, men för alla tre finns påverkansfaktorer som gör att de riskerar att inte klara kraven på sikt eller vid mer detaljerade studier av de aktuella ämnena. Åtgärder och verksamheter som ökar tillförseln av näringsämnen eller som ytterligare bidrar med föroreningar försämrar således möjligheterna att följa gällande MKN.

Sammantaget bedöms inte föreslagen utbyggnad motverka möjligheten att nå gällande miljö kvalitetsnormer för ytvatten.

#### Grundvatten

Det grundvatten som finns i kalkstensberggrunden i sydvästra Skåne är utpekad som grundvattenförekomst enligt Förordningen (2004:660) om förvaltning av kvaliteten på vattenmiljön (VFF). Förekomsten sträcker sig från Landskrona i nordväst till Ystad i sydost. Grundvattnet omfattas därmed, liksom ytvatten, av miljö kvalitetsnormer enligt 5 kap miljöbalken, 4 kap VFF samt länsstyrelsen Kalmar läns föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster (08 FS 2009:81).

För grundvattenförekomster syftar miljö kvalitetsnormerna till att de ska nå god kvantitativ status och god kemisk grundvattenstatus senast den 22 december 2015 om det inte har meddelats undantag. Av underlaget för statusklassningarna och normerna framgår att de kemidata som finns från den geografiskt stora grundvattenresursen tyder på att det lokalt finns problem med höga halter klorid och en hög konduktivitet. I flera punkter har det också detekterats rester av bekämpningsmedel. I och med detta görs bedömningen att det kan finnas en risk att förekomsten inte uppnår god kemisk grundvattenstatus.

Vidare anges att det inom förekomsten finns en mängd uttag av varierande storlek. Lokalt finns kvantitetsproblem medan det på andra ställen finns gott om vatten. Det finns också områden där uttag gjort att salt vatten trängt in i förekomsten. Storleken på dessa områden är dock okänd. I det stora hela antas förekomsten ha god kvantitativ status men en vattenbalans behöver upprättas för att säkerställa statusen. Det är inte känt om det finns några särskilda lokala problem för grundvattnet i direkt anslutning till trafikplatsen.

Föreslagen utbyggnad bedöms inte påverka det grundvatten som förekommer i kalkstenen. I cirkulationen kommer det ytliga grundvattnet att behöva sänkas av. Konstruktionen kommer dock att göras tät och därmed blir sänkningen synnerligen lokal och endast i direkt anslutning till cirkulationsplatsen.

Ytor som omfattas av ombyggnationen skall följa Malmö stads framtagna rapport *"Dagvattenstrategi för Malmö, april 2008"*.

Malmö stad har genom gatukontoret för avsikt att anmäla vattenverksamhet för berörda delar till länsstyrelsen enligt 11 kap 9a § miljöbalken och förordning (1998:1388) vattenverksamhet.

#### STRANDSKYDD

Strandskyddet läng Sege å, inom planområdet är sedan tidigare upphävt. Strandskyddet återinträder dock automatiskt när en detaljplan upphävs eller ersätts (miljöbalken 7 kap. 18 g §). Enligt 7 kap. 15 § MB får exempelvis inte, inom strandskyddsområde, nya byggnader uppföras, byggnader eller byggnaders användning ändras eller andra anläggningar eller anordningar utföras om det hindrar allmänheten från att beträda ett område där de annars skulle ha fått färdas fritt.

Strandskyddet syftar enligt 7 kap 13 § miljöbalken till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden, och bevara goda livsvillkor för djur- och växtliv på land och i vatten. Dispens får endast lämnas om särskilda skäl föreligger och om den är förenlig med strandskyddets syften enligt 7 kap 26 § miljöbalken. De särskilda skälen anges i 7 kap 18 c § miljöbalken. Ett beslut om att upphäva eller ge dispens från strandskyddet ska, enligt 7 kap 18 f § miljöbalken, inte omfatta det område som behövs för att mellan strandlinjen och byggnaderna eller anläggningarna säkerställa fri passage för allmänheten och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Detta gäller inte om en sådan användning av området närmast strandlinjen är omöjlig med hänsyn till de planerade byggnadernas eller anläggningarnas funktion.

För det område som berör strandskyddat område och som ingår i den arbetsplan som fastställts enligt väglagen gäller undantag från förbuden inom strandskydd (7 kap 16 § miljöbalken). Därmed krävs ingen dispens för dessa åtgärder. För övriga åtgärder, bland annat bro för ny gång- och cykelväg över Sege å och åtgärder utmed Spillepengsgatan och korsningar med anslutande gator, gäller dock förbuden. För dessa krävs således dispens eller att strandskyddet upphävs. Malmö stad har genom gatukontoret för avsikt att ansöka om dispens hos länsstyrelsen.

#### SKYDDSAÅTGÄRDER

Då riktvärden för buller ska tillämpas vid åtgärder i infrastrukturen bör det tas hänsyn till vad som är tekniskt möjligt och ekonomiskt rimligt. Åtgärder bör ge en märkbar reduktion av buller utan att betydande sidoeffekter uppkommer.

Några miljöåtgärder bedöms inte som nödvändiga i miljökonsekvensbeskrivningen för arbetsplanen då beräkningarna visar att planalternativet inte kommer att generera märkbart högre bullernivåer vid bullerkänsligt område.

## GENOMFÖRANDET AV DETALJPLANEN

### ORGANISATORISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Kommunen ansvarar genom gatukontoret för genomförandet (utbyggnaden) av de delar av detaljplanen och de förändringar som uppkommer av detta på de delar som utgör allmän platsmark. Parallellt med planen har Gatukontoret upprättat en arbetsplan. Trafikverket är väghållare för Västkustvägens östra del.

### TEKNISKA GENOMFÖRANDEFRÅGOR

Nödändig grundundersökning förutsätts tas fram av byggherren i samband med bebyggandet av området.

Räddningstjänstens tillgänglighet till området är inom normal insatstid.

### FASTIGHETSRÄTTSLIGA GENOMFÖRANDEFRÅGOR OCH KONSEKVENSER

All mark inom planområdet ägs av Malmö stad.

### ADMINISTRATIVA FRÅGOR

Genomförandetiden för detaljplanen är 10 år från det datum planen vunnit laga kraft.

### JUSTERINGAR

Efter samrådet har ombyggnaden av den befintliga trafikplatsen till en cirkulär rondell undantagits. Istället kommer dagens ovala utformning att bibehållas. Likaså har den ombyggnad av bron över gc-vägen mot Arlöv utgått ur detaljplanen.

Den i samrådsförslaget illustrerade dammen i NATUR-området öster om Västkustvägen tas bort. Dagvattnet föreslås istället att ledas till befintlig damm väster om vägen. Det befintliga industriområdet norrut har därmed kunnat förlängas i sin södra del öster om Västkustvägen.

Detaljplanen har justerats till att inte omfatta fastigheten Järnvägen 1:1.

### MEDVERKANDE

Detaljplanen har handlagts av stadsbyggnadskontoret genom konsult. Under arbetet med att ta fram detaljplanen har dessutom tjänstemän från gatukontoret deltagit.



Josephine Nellerup



Peter Björck



## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för **del av fastigheten Hamnen 30:3 m.fl. (Spillepengens tpl)** i Hamnen 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.

Ett allmänt samrådsmöte för sakägare hölls den 4 juni 2012 samtidigt med samråd för objektets arbetsplan.

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

### MYNDIGHETER

**Länsstyrelsen** meddelar i yttrande 2012-09-14 att de stödjer kommunens bedömning att riksintressena ej påverkas av planförslaget. Enligt 7 kap 18 § miljöbalken är det länsstyrelsen som i det enskilda fallet får besluta om att upphäva strandskyddet i ett område om området enligt plan- och bygglagen avses omfattas av en detaljplan och behövs för byggande av en allmän väg. Kommunen är således inte behörig att upphäva strandskyddet i detaljplanen i detta fall, utan måste ansöka om upphävande hos länsstyrelsen i särskild ordning. Alternativt kan strandskyddet ligga kvar och hanteras i arbetsplanen för trafikplatsen. Länsstyrelsen vill informera om att miljöbalken innehåller vissa undantag från dispensplikten i strandskyddsbestämmelserna. Undantagen gäller bland annat byggande av allmän väg enligt en fastställd arbetsplan enligt väglagen. Enligt 14 § andra stycket i väglagen ska vägen byggas ut så att strandskyddets syften inte motverkas.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Strandskyddet ligger kvar och hanteras i arbetsplanen för trafikplatsen.*

Vidare påpekar länsstyrelsen att planområdet är beläget på marknivåer under 3 meter och i närheten av Segeåns utlopp, varför markens lämplighet för förändringarna av föreslagen trafikplats behöver beskrivas i det fortsatta arbetet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: I stadsbyggnadskontorets dialog-pm 2008:2 redovisas en övergripande strategi för hur skyddsanläggningar kan byggas upp mot framtida översvämningar. I den redovisas även ett skydd mot Sege å.*

Länsstyrelsen förutsätter att de eventuella vattenverksamheter som föreslås i detaljplanen och i arbetsplanen prövas enligt 11 kapitlet miljöbalken. Planområdet berörs av dikningsföretaget ”nygrävning av Segeå”.

Länsstyrelsen bedömer att de åtgärder i dammarna som planen medför kräver dispens från artskyddsförordningen. Vid en eventuell dispens kommer länsstyrelsen troligtvis att ställa villkor på tidpunkt för grävning och fyllning i dammarna samt på hur dessa utförs. Länsstyrelsen kan även ställa krav på kompensationsåtgärder.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Den vattenverksamhet som möjliggörs av detaljplanen kommer att anmälas av Gatukontoret till Länsstyrelsen enligt 11 kap 9a § miljöbalken och förordning (1998:1388) vattenverksamhet. Likaså kommer dispens för artskyddsförordningen, med anledning av planerade åtgärder som rör lekvatten för groddjur, att sökas.*

**Lantmäterimyndigheten Malmö stad** meddelar i skrivelse 2012-07-05 att en mindre del av fastigheten Järnvägen 1:1 berörs av detaljplanen och att konsekvenser för denna bör framgå om den ska ingå i planområdet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ianspråkstagandet av fastigheten Järnvägen 1:1 är inte aktuell och kommer därför att utgå i granskningsförslaget.*

## KOMMUNALA OCH REGIONALA ORGAN

**Tekniska nämnden** meddelar i skrivelse 2012-08-29 att detaljplanen överensstämmer med den pågående arbetsplanens intentioner. Med reservationen att den i illustrationen redovisade dammen i NATUR-området öster om Västkustvägen tas bort. Dagvattnet kommer istället att ledas till befintlig damm väster om vägen. Tekniska nämnden anser därför att befintligt industriområde norrut istället bör utökas med denna del öster om Västkustvägen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Tekniska nämndens synpunkter tillgodoses.*

**Miljönämnden** meddelar i skrivelse 2012-08-28 att det är positivt att så stor omsorg lagts vid nya och förbättrade gång- och cykelstråk i detaljplanen, dock bör alla i detaljplanen föreslagna byggarbeten ske samtidigt med tanke på de störningar de innebär. Miljönämnden anser att stadsbyggnadsnämnden inte uppmärksammat konsekvenserna för klimatet i sin miljöbedömning och att detaljplanen medför en betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning bör upprättas.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: En miljökonsekvensbeskrivning har upprättats i samband med framtagandet av arbetsplanen och ska finnas tillgänglig tillsammans med granskningsförslaget.*

Området närmast Västkustvägen söder om cirkulationsplatsen saknar på plankartan beteckning NATUR såsom är markerat i gällande plan.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: De delar av vägen som ligger utanför körbanan och ramperna i söder, tillhör vägområdet.*

Miljönämnden anser att utfyllnad i två av Sjölundadamarna är att betrakta som en enda vattenverksamhet. Det berörda vattenområdet överstiger 3000 m<sup>2</sup> varför gränsen för anmälningsplikt överskrids och därför utgör tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap miljöbalken. Undantag enligt 11 kap 12 § MB torde inte vara tillämpligt då utfyllnaden rör naturområde som har klassats som mycket högt naturvärde (värdeklass 2). Vidare påpekar miljönämnden att eventuella skyddsåtgärder för att förhindra störningar för arter upptagna i artskyddsförordningen bör redogöras för i planen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Som tillsynsmyndighet betraktar inte länsstyrelsen utfyllnaderna i Sjölundadamarna som en enda vattenverksamhet. De två dammar som är aktuella för utfyllnad kommunicerar ej hydrologiskt*

Miljönämnden påpekar att den grundvattensänkning som behöver göras av yttligt grundvatten kan vara tillståndspliktig vattenverksamhet enligt 11 kap MB.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad har genom Gatukontoret för avsikt att anmäla vattenverksamhet till Länsstyrelsen enligt 11 kap 9a § miljöbalken och förordning (1998:1388) vattenverksamhet.*

Miljönämnden anser att detaljplanen på ett bättre sätt måste beskriva påverkan på MKN vatten. Kvalitet och kvantitet för vatten som belastar Sege å måste utredas och beskrivas närmare. Vidare påpekas att detaljplanen utelämnar det faktum att riskbedömningen för Sege å är att varken kemisk eller ekologisk status/potential uppnås 2015.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Bortledning av grundvatten och sänkning på det sätt som behövs i cirkulationen är också vattenverksamhet. Åtgärden bedöms dock endast beröra området allra närmast cirkulationen och skadar därför varken allmänna eller enskilda intressen. Därmed bedöms det inte krävas tillstånd. (11 kap 12 §). Planbeskrivning kompletteras avseende MKN vatten.*

I det fall naturområden i anslutning till trafikplatsen ska åtgärdas genom grävarbeten anser miljönämnden att kompletterande undersökningar är motiverade för att få kännedom om markförhållandena i syfte att hantera jordmassor korrekt. Detta gäller även sträckning för planerad gång- och cykelväg.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Innan arbetena påbörjas kommer de områden som klassas som förorenade att utredas vidare. Utredningen samråds med Malmö stad.*

Till miljönämndens yttrande bifogas en **reservation från Elisabeth Hellman, vänsterpartiet** 2012-08-28: Jag vill att ärendet skulle bordläggas i avvaktan på den utredning som görs av Vectura och som kommer att presenteras i september. Den kommer förhoppningsvis att ha ett helhetsperspektiv på de trafiklösningar som är nödvändiga med tanke på den framtida utvecklingen av Norra hamnen.

Det är oacceptabelt att man inte ens förhåller sig till de mycket omfattande kritiska synpunkter som i april 2010 framfördes till Gatukontoret i Miljönämndens yttrande till förstudien och lika märkligt att handlingen nu skickas på remiss utan miljökonsekvensbeskrivning.

De tyngsta argumenten till varför det behövs en mer genomarbetad behovsanalys anser jag är följande:

- Hur ser den framtida trafiksituationen ut med tanke på den expanderande hamnverksamheten och den planerade biogasanläggningen?
- Hur kommer trafikströmmarna att gå i framtiden?
- Järnvägstrafiken till och från Norra hamnen är redan idag ett stort problem och godsflödena förväntas öka mer och mer och måste tas om hand. Detta förhåller man sig inte till.
- För att klara klimatmålen måste mer godstrafik gå på järnväg och gång-, cykel- och kollektivtrafik stimuleras. Detta förslag stimulerar istället biltrafiken eftersom syftet är att öka framkomligheten för just biltrafik utan att samtidigt förhålla sig till de andra trafikslagen. Förslaget till detaljplan saknar en samlad bild och har ingen genomarbetad behovsanalys.
- De andra två avfarterna på Västkustvägen, som är längre in mot staden, är inte dimensionerade för att klara stora lastbilar. Det nämns ö.h.t inte och måste finnas med i en helhetslösning.
- GC-vägar måste naturligtvis också projekteras samtidigt.

**Trafikverket** meddelar i skrivelse 2012-09-03 att de anser att ombyggnaden av nuvarande cirkulationsplats är nödvändig för att på sikt säkra anslutningen till Malmö hamn. Vidare påpekas att plankartan måste ge utrymme för ett frikopplat högersvängskörfält för södergående trafik mot Spillepengsgatan och hamnen i cirkulationsplatsen. Önskemål om motsvarande utrymme i korsningen Inre Ringvägen och Västkustvägen norrut uttrycks. Detta för att möjliggöra en eventuell framtida breddning av vägområdet för ett frikopplat högersvängskörfält.

Trafikverket ser positivt på de i detaljplanen föreslagna förbättringarna för cykeltrafiken och anser att de bör genomföras i samband med byggnationen av trafikplatsen.

Trafikverket menar att ett genomförandeavtal ska tecknas mellan Trafikverket och Malmö stad innan detaljplanen vinner laga kraft.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utformningen av cirkulationsplatsen har delvis reviderats i enlighet med synpunkterna. Separat högersväng från Spillepengsgatan mot Malmö är svår att genomföra av utrymmesskäl. Cykelvägarnas utbyggnad möjliggörs i planen men planen styr inte när utbyggnaden ska ske. Planen kommer att tas upp för godkännande efter det att genomförandeavtalet påskrivits.*

**Skånetrafiken** meddelar i skrivelse 2012-08-16 att en planskildhet över cirkulationsplatsen med Inre Ringvägen leder till att vägkapaciteten höjs ordentligt längs Västkustvägen, vilket kommer att försämra kollektivtrafikens konkurrenssituation gentemot biltrafiken. Vidare anser Skånetrafiken att åtgärden endast kommer att flytta problemet närmare Sjölundaviadukten.

En kraftig förbättring av väginfrastrukturen anses vara ett betydande bidrag till försämringen av miljön, vilket bl a försvårar möjligheterna att klara miljö kvalitetsnormerna, exempelvis för kväveoxider i Malmös centrala delar.

Ur ett kollektivtrafikperspektiv och för målet och ambitionerna att uppnå ett hållbart transportsystem anser Skånetrafiken sammantaget att en utbyggnad är olämplig.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ombyggnaden av Spillepengens trafikplats är en framkomlighetsåtgärd främst till för att underlätta för lastbilstrafik till Norra hamnen. Samtidigt underlättar ombyggnaden även för övrig trafik. De relativt små nackdelar som uppstår för miljön i form av ökat bilanvändande måste ställas mot viljan att skapa ett trimodalt centrum för godshantering till förmån för miljövänligare transportslag som tåg och båt. Eu-kommissionen pekade i slutet av 2011 ut Malmö hamn som en CORE-hamn, med särskild betydelse för transportnätet i Europa. Malmö hamn har stor utvecklingspotential och kan på olika sätt bidra till utvecklingen av regionen och Sverige. Malmö stad har satsat en miljard kronor i utbyggnad av Norra hamnen och dess färjeläge. Investeringen utgör en stark markering i avsikten att utveckla logistiknäringen i regionen och en betydelsefull signal för näringslivet. Ombyggnaden av Spillepengens trafikplats är en första förbättringsåtgärd i en rad av kommande åtgärder med anknytning till utvecklingen av Norra hamnen, så som en förbättrad järnvägs- och broförbindelse.*

**VASYD-Ledningsnät** avger i skrivelse 2012-08-22 följande yttrande: VASYD har ett flertal viktiga huvudledningar som berörs av ombyggnaden. Flera av ledningarna kommer man att behöva lägga om. Då det är dyra och komplicerade omläggningar bör det framgå tydligare i planen hur de ska genomföras, vem som är ansvarig för utförandet av ombyggnaderna samt vem som ska bekosta dessa. PM VA 2012-06-11 är inte bifogat handlingarna.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ansvar för genomförandet och kostnaden för ombyggnaderna och de förändringar som uppkommer av dessa, ansvarar Gatukontoret för. Pm VA 2012-06-11 tillhör arbetsplanen och reglerar genomförandet varför den inte bifogas planen.*

Följande har inget att erinra mot förslaget:

|                                     |                  |            |
|-------------------------------------|------------------|------------|
| <b>Räddningstjänsten Syd</b>        | enligt skrivelse | 2012-09-05 |
| <b>Stadsdelsfullmäktige centrum</b> | enligt skrivelse | 2012-08-29 |
| <b>VASYD-Avfall</b>                 | enligt skrivelse | 2012-08-27 |
| <b>Malmö museer</b>                 | enligt skrivelse | 2012-08-20 |
| <b>Malmö högskola</b>               | enligt skrivelse | 2012-08-20 |

## SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

**CMP** skriver 2012-08-22 att de ser i planen en klart förbättrad trafiksituation för biltrafiken till och från ett expanderande hamn- och logistikområde i Norra hamnen. Man vill samtidigt påpeka att diskussioner förs mellan Malmö kommun och olika intressenter gällande en ”truckstop” i dessa berörda delar. Därför ska man kanske ge möjlighet inom viss yta i det tänkta grönområdet i nordväst för etablering av truckstops.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: För närvarande råder oklara förutsättningar för var truckstop ska lokaliseras och även ovisa förhållanden kring vem som har huvudmannaskapet, varför frågan får anstå till kommande planeringsdiskussioner.*

**Segeåns Vattendragsförbund och Vattenvård** anser i skrivelse 2012-08-23 att det är viktigt att allt dagvatten från trafikanläggningen genomgår en så god rening att MKN för vatten kan uppfyllas. Det gäller även det dagvatten som kommer från vägbroarna över Sege å. Därför bör allt vägvatten ledas till oljeavskiljare innan det leds vidare och når recipienten. Även vatten från omgivande områden bör tas i beaktande i den nuvarande planen. Det ses också som viktigt med tanke på de många tunga och farliga transporter som passerar området att det vid en olycka ges möjlighet att förhindra förorenat dagvatten att nå Sege å, tex genom reglerbara brunnar eller dylikt.

Västkustvägens västra sida föreslås avvattnas på samma sätt som i dag. Det känns inte som man tar tillvara ny kunskap och bästa möjliga teknik för att nå så bra omhändertagande som möjligt i planen. Med tanke på recipientens sårbarhet och Lommabuktens naturvärde bör bästa möjliga teknik användas.

Det är också viktigt att beakta klimatförändringar och ökat extremväder i den utredning om dagvatten som behöver fördjupas i den aktuella planen.

I samband med ombyggnaden är det viktigt att ån skyddas mot föroreningar och grumling.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Allt vägdagvatten från de ombyggda delarna måste fördröjas innan det når Sege å. Det finns dock delar av den icke ombyggda anläggningen där dagvattnet når Sege å direkt, bl.a. från Inre Ringvägen. I MKB:n för arbetsplanen beskrivs gällande MKN för vattenförekomster samt hur föreslagna åtgärder inverkar på dessa normer. Bedömningen är att åtgärderna inte motverkar möjligheten att följa gällande MKN för både yt- och grundvatten. Det föreslås i arbetsplanen oljeavskiljare för vatten som rinner från Bjurö- och Borrgatan. Den typen av lösning är dock inte föreslagen för Spillepengens trafikplats. Det föreslås komplettering i form av terassdränering för västkustvägens västra sida. Delar av den västra sidan avvattnas till den mellersta Sjölundadammen som saknar direktkontakt med Sege å. Risken för föroreningar och grumling beskrivs i MKB:n för arbetsplanen. Trafikverket och Malmö stad har rutiner för att hantera detta vid upphandling av entreprenaden och krav kommer att ställas på både säkerhetsåtgärder och skadeförebyggande åtgärder. Ombyggnaden med en flyover ökar säkerheten då den genomgående trafiken i cirkulationsplatsen försvinner vilket ökar säkerheten för farliga och tunga transporter. Ytor som omfattas av ombyggnationen skall följa Malmö stads framtagna "Dagvattenstrategi för Malmö, april 2008". I stadsbyggnadskontorets dialog-pm 2008:2 redovisas en övergripande strategi för hur skyddsanläggningar kan byggas upp mot framtida översvämningar. I den redovisas även ett skydd mot Sege å.*

**EON Gas Sverige AB** har skickat ett yttrande till Gatukontoret under utarbetande av vägobjektets förstudie. Dessa synpunkter har även framförts i samrådet med planen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: EON gas yttrandet omfattar uppgifter kring ledningsnätet som berör genomförandet. I yttrandet avhandlas restriktioner och fördelningen av uppkomna kostnader för erforderliga åtgärder i samband med genomförandet av förändringar i trafikplatsen. Ansvar för genomförandet och kostnaden för ombyggnaderna och de förändringar som uppkommer av dessa, ansvarar Gatukontoret för.*

**Statoil** konstaterar i skrivelse 2012-08-16 att den av dem ägda fastigheten Landsort 1 ligger utanför aktuellt planområde. Eftersom Blidögatans anslutning mot Spillepengsgatan stängs i planförslaget och detta är Statoils primära angöringsriktning kräver de att trafikföringen till fastigheten redovisas i planförslaget.

Statoils övriga synpunkter:

- Statoils två leveransplatser av drivmedel till anläggningen, CPF, måste kunna nås av tankbil utan att backa och ha fri väg att köra därifrån.

- Möjlighet till tre, minst två, lastbilar i kö i två parallella rader fram till lastbilsdieseln, företrädesvis inom egen fastighet.
- Inga u-svängar för tung trafik inom fastigheten
- Kösystemet till biltvätten skall vara opåverkad eller omformad med samma funktion och ej i konflikt med körytor för tankande kunder, körriktning i tvätthall är från väster till öster.
- Utfart för både person- och lastbilar från fastigheten med två olika mål, nämligen Spillepengen respektive hamnen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Plankartan anger markens användning inom planområdet. För närmare beskrivning av anslutningar och trafikföreläggningar hänvisas till arbetsplanen.*

**Skanova** meddelar i skrivelse 2012-08-01 att det inom planområdet förekommer ett för samhällsfunktioner vitalt telekommunikationsstråk. Stråken bör redovisas digitalt och läggas in på grundkartan. Skanova förutsätter vidare att kommunen/byggherren står för samtliga uppkomna kostnader avseende erforderliga åtgärder.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stråk redovisas på plankartan. Kommunen/byggherren står för samtliga uppkomna kostnader avseende erforderliga åtgärder.*

**E.ON Elnät Sverige AB** meddelar i skrivelse 2012-08-09 att de har ledningar inom planområdet, utöver de som omnämns i detaljplanen. Under förutsättning att överenskommelse träffas för de åtgärder som eventuellt behöver vidtas på våra befintliga elanläggningar och att den part som föranleder åtgärderna står för samtliga kostnader i samband med detta, har E.ON ingen erinran mot planförslaget.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kommunen/byggherren står för samtliga uppkomna kostnader avseende erforderliga åtgärder.*

**E.ON Värme Sverige AB** anför i skrivelse 2012-08-09 att de, i genomförandebeskrivningen, saknar beskrivning rörande kostnadsansvar för nödvändiga åtgärder på fjärrvärmeledningar. Vidare förutsätts att exploatören tar alla kostnader för nödvändiga åtgärder på ledningar till följd av detaljplanens genomförande. Vidare vill EVS att det hänvisas till grävningsföreskrifter fjärrvärme samt till gällande markavtal mellan E.ON och Malmö stad.

Förutsättningen för att EVS ska flytta sin ledning är att bolaget inte drabbas av några kostnader för detta, att det är tekniskt möjligt samt att rätt för ledningen i det nya läget säkerställs genom markavtalet eller annan rättighet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kommunen/byggherren står för samtliga uppkomna kostnader avseende erforderliga åtgärder.*

**SYSAV** meddelar i skrivelse 2012-08-23 att de saknar en plan för hur kollektivtrafik till Spillepengsgatan och Norra Hamnen i övrigt ska utvecklas, för såväl regional som lokal kollektivtrafik. En utbyggd och väl fungerande kollektivtrafik i området anses kunna avlasta ökande trafikvolymer. SYSAV lämnar följande specifika synpunkter:

- Sysav ska beredas möjlighet att delta i planeringen av åtgärder som kan störa Sysavs drift eller trafikflöden in eller ut från Sysavs anläggningar.
- För att säkra Sysavs trafikflöden ut från anläggningarna på Sjölanda med tvingande högersväng från Nordre Flintvägen ut på Spillepengsgatan, behöver kapaciteten på Hemsögatan och Flintrännegatan och dess korsningar hålla en nivå som står i proportion till förväntade ökade trafikflöden.
- Sysav förväntar sig att täckning av eventuella kostnader för anpassning av interna flöden inom Sysavs anläggningar med anledning av ändrad detaljplan och kommande byggnationer kommer att diskuteras med Malmö stad.
- Sysav önskar stå med i sändlistan för kommande handlingar i ärendet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: Frågan om kollektivtrafikens utveckling för området är viktig och kommer att behandlas i annat sammanhang. Förväntade trafikflöden för prognosåret 2030 redovisas i MKB:n för arbetsplanen. Gatukontoret ansvarar för att förbindelserna till SYSAV:s anläggning kan upprätthållas på ett funktionellt tillfredställande sätt.*

## SAMRÅDSMÖTE

Samrådsmöte för arbetsplanen och den aktuella detaljplan genomfördes 2012-06-04. Mötet utlystes genom annons i dagspress. Annons har funnits i Sydsvenskan och Skånskan 29 maj och 3 juni. Inbjudan har också skickats per brev till berörda sakägare samt ett antal indirekt berörda sakägare.

På mötet deltog 11 externa personer, varav 9 män och 2 kvinnor.

## BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

Detaljplanens genomförande har inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan enligt MB 6 kap 11 §. Det finns invändningar mot den bedömning av miljöpåverkan som kommunen gjort. Miljönämnden anser att stadsbyggnadsnämnden inte uppmärksammat konsekvenserna för klimatet i sin miljöbedömning och att detaljplanen medför en betydande miljöpåverkan och att en miljökonsekvensbeskrivning bör upprättas. Invändningarna redovisas och bemöts i denna samrådsredogörelse. Stadsbyggnadskontoret vidhåller att ingen miljöbedömning krävs.

## SAMMANFATTNING AV EV. ÄNDRINGAR EFTER SAMRÅDET

Beställaren av planen har av besparingsskäl undantagit ombyggnaden av den befintliga trafikplatsen till en cirkulär rondell. Dagens ovala utformning bibehålls. Likaså har en ombyggnad av bron över gc-vägen mot Arlov sparats in.

Den i samrådsförslaget illustrerade dammen i NATUR-området öster om Västkustvägen tas bort. Dagvattnet kommer istället att ledas till befintlig damm väster om vägen. Det befintliga industriområdet norrut har därmed kunnat förlängas i sin södra del öster om Västkustvägen.

Fastigheten Järnvägen 1:1 omfattas inte av planen.



Josephine Nellerup



Peter Björck

**Stadsbyggnadsnämnden 2012-11-15****Ärende: Hamnen 30:3 Spillepengens trafikplats.**

Malmö har länge haft problem med lastbilstrafik till den viktiga leden till Tyskland. Färjorna har nu flyttats till Norra Hamnen och detta område skall nu utvecklas till Sverige viktigaste logistikområde. Satsningar på tillfartsvägar för järnväg och väg är viktiga för detta.

Som ett led i att förbättra miljön och tillfarterna har tekniska nämnden tagit fram ett förslag till ny trafikplats som avsevärt underlättar för trafiken till och från Norra Hamnen.

Detaljplanen är beställd av tekniska nämnden och finansiering av trafikplatsen finns i budgeten.

Av denna anledning är det ytterst märkligt att de rödgröna i stadsbyggnadsnämnden sätter sig på tvären och bordlägger ärendet.

Om ärendet fördröjs kan det innebära att utökningen av antalet järnvägsspår mellan Malmö och Lund försenas. Trafikplatsen måste nämligen vara klar innan detta arbete kan påbörjas.

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)



Stadsbyggnadsnämnden 2012-11-15

Ärende DP5223 Spillepengens trafikplats

#### Reservation

Under mötet kom ett förslag från majoriteten att göra en ny utredning angående miljökonsekvensen. Då det är gjort och detta fördröjer planen yrkade Sverigedemokraterna avslag på förslaget.

Då vårt yrkande ej vann gehör, reserverar vi oss mot förslaget.

Anders Olin

Tonni Andersson



*Sverigedemokraterna*  
*Trygghet & Tradition*