

ÖVERSIKTSPLAN FÖR SÖDRA KIRSEBERG OCH ÖSTERVÄRN

(Tidigare Översiktsplan för del av Kirseberg)

Öp 2034

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Malmö stadsbyggnadskontor
Strategiavdelningen
oktober 2018



Innehåll

REMISSFÖRFARANDET	3
SAMRÅDSREDOGÖRELSEN	3
SAMRÅDET	3
SAMMANFATTNING	4
SYNPUNKTER OCH KOMMENTARER	6
GENERELLA SYNPUNKTER	6
PLANENS HUVUDDRAG	8
BOSTADSBYGGANDE	10
ARKITEKTUR OCH STADSMILJÖ	11
SAMHÄLLSSERVICE	13
PLATS FÖR NÄRINGS LIV OCH HANDEL	15
GRÖN STAD	16
NATURMILJÖER	19
VATTEN	20
KULTUR- OCH FRITIDS AKTIVITETER	22
TRAFIKKOPPLINGAR OCH PRIORITERING MELLAN OLIKA TRAFIKSLAG	24
LOKAL OCH REGIONAL KOLLEKTIVTRAFIK	27
HÅLLBAR AVFALLSHANTERING	29
RESURSEFFEKTIVT BYGGANDE OCH LOKALT PRODUCERAD ENERGI	30
RISK, SÄKERHET OCH MARKFÖRORENINGAR	30
BULLER OCH LUFTFÖRORENINGAR	33
RIKSINTRESSEN	34
UTBLICKAR BORTOM ÖVERSIKTSPLANENS TIDSHORISONT	36
GENOMFÖRANDE	36
KONSEKVENSER	40
PLANFÖRUTSÄTTNINGAR	40
PLANPROCESSEN OCH FORTSATT ARBETE	41
MILJÖKONSEKVENSBESKRIVNING	41

Remissförfarandet

Samrådsredogörelsen

I denna samrådsredogörelse kommenteras framförda synpunkter och invändningar som inkommit under samrådet. I samrådsredogörelsen är synpunkterna tematiskt sorterade i enlighet med samrådsförslagets disposition. Avsikten är att göra det enklare att överblicka materialet. Inkomna synpunkter och lämnade kommentarer utgör underlag för justeringar av planförslaget. Samtliga inkomna yttranden finns i sin helhet återgivna i bifogad bilaga.

Samrådet

Översiktsplan för del av Kirseberg, Öp 2034 (januari 2015), godkändes för samråd av kommunstyrelsen 14 januari 2015. Samrådsförslaget var ute på remiss 13 februari 2015 – 29 maj 2015. Sista skriftliga synpunkten inkom 30 juni 2015.

Fullständiga samrådshandlingar har sänts till kommunens nämnder och styrelser, till närliggande kommuner, statliga verk och regionala organ, myndigheter, politiska partier, berörda fastighetsägare m fl, sammantaget 109 mottagare. En folder som kortfattat beskriver planförslaget har utsänts till 237 mottagare, däribland konsulterföretag, forskningsinstitut, universitet och högskolor, företagsgrupper, intresseföreningar mäklare och media. Därutöver har flygblad delats ut till cirka 8000 adressater i närområdet med information om var planförslaget finns tillgängligt. På hemsidan för projektet har planförslaget presenterats i sin helhet.

Planförslaget var utställt i Malmö stadshus 13 februari – 27 mars samt i Kirsebergs bibliotek 13 februari – 29 maj. Vid utställningarna fanns det fullständiga planförslaget tillgängligt samt ett sammanfattande informationsblad som besökaren kunde ta med sig hem. Information har också givits under två möten med allmänheten, den 17 mars 2015 i Kirsebergs bibliotek och den 23 mars 2015 i stadshuset.

Totalt har 46 skriftliga yttranden inkommit med synpunkter på förslaget. Utav dessa utgjordes 15 av privatpersoner. Synpunkter och förslag har också mottagits under de möten som hållits med de boende.

Lars Böhme och Kenneth Fryklander

Projektledare

Sammanfattning

Samrådet har visat på ett brett stöd för ambitionen att skapa ett nära, tätt, grönt och funktionsblandat område, som med nya kopplingar överbryggat barriärer och därmed knyter området till övriga staden. Ett flertal remissinstanser välkomnar Östervärns stations kommande trafikering och den roll som stationen får för områdets utveckling, med ett effektivt markutnyttjande som följd. Översiktsplanen bedöms av många vara ett välbehövligt och väl genomtänkt dokument. Planförslagets övergripande stadsbyggnadsstruktur har mött få invändningar. Stadsbyggnadskontoret känner sammantaget ett stort stöd för att fortsätta planeringen av planområdets omvandling, men förstår av remissvaren att kompletteringar behöver ske och att det finns ytterligare frågeställningar som måste redas ut innan planområdet kan tas i anspråk i sin helhet.

Länsstyrelsen konstaterar att planhandlingarna redovisar de aspekter som behöver hanteras vid kommande plan- och lovgivning men att redovisningen generellt är på en allt för övergripande nivå. Stadskontoret och tekniska nämnden anser att planförslaget bygger vidare på den kommuntäckande översiktsplanens inriktning, att skapa förutsättningar för en nära, tät, grön och funktionsblandad stad. Region Skåne ser positivt på planförslagets intentioner, som ligger i linje med strategierna för det flerkärniga Skåne. Jernhusen anser att det är ett väl formulerat förslag som i stort överensstämmer med Jernhusens ambitioner.

Länsstyrelsen, Trafikverket och miljönämnden är med ett flertal andra remissinstanser positiva till en vidareutveckling och förtätning med bostäder, kontor, service och olika vardagsfunktioner kring Östervärns station.

Planförslagets höga ambition att bryta mentala och fysiska barriärer för att underlätta rörligheten mellan planområdet och de centrala delar av staden får ett brett stöd från bland annat länsstyrelsen, miljönämnden, förskolenämnden, grundskolenämnden och servicenämnden. Länsstyrelsen anser dock att det oklara planeringsläget för Simrishamnsbanan gör att planförslaget primärt bör beskriva en utveckling utan Simrishamnsbanan och att därefter visa hur planförslaget kan anpassas till en Simrishamnsbana i markplan och först därefter med en nedsänkning som alternativ. Trafikverket önskar att planförslaget beskriver en utveckling då Simrishamnsbanan trafikeras i markplan. En nedsänkning är endast möjlig om merkostnaden (jämfört med järnvägen i markplan) skulle finansieras av Malmö stad. Jernhusen anser att kopplingarna, över och under spår, är problematiska sett ur ett genomförandeperspektiv då de är beroende av utformningen av den framtida Simrishamnsbanan.

Förskolenämnden och grundskolenämnden stödjer ambitionen att skapa bostäder med en blandning av upplåtelseformer och hustyper så att den enskildes möjlighet att bo kvar i området ökar när bostadsbehovet förändras. Sociala resursnämnden, tekniska nämnden, Malmö högskola och Kirseberg Tillsammans! önskar tydliga ställningstaganden för att tillgodose behovet av små billiga lägenheter för ungdomar och andra ej kapitalstarka grupper. Jernhusen ser att stadens ambition att erbjuda bostäder till priser som många kan efterfråga riskerar att omöjliggöras om inte stadsbyggnadsambitionerna nyanseras.

Jernhusen framför att den långa genomförandetiden gör att skolornas och samhällsservicens storlek och placering bör hållas flexibel. Tekniska nämnden anser å andra sidan att staden behöver vara framsynt avseende den kommunala servicen och därför tidigt reservera ett antal tomter.

Ett antal privatpersoner anser att grönområden blivit lågt prioriterade i planförslaget och att det inte räcker med ett antal gröna stråk och en park på en hektar.

Trafikverket och länsstyrelsen befarar att ett temporärt utnyttjande av Simrishamnsbanans spårområde för rekreation och biologisk mångfald påtagligt kan försvåra möjligheten att införa persontrafik på banan då det finns risk för att skyddade arter etablerar sig inom spårområdet. Region Skåne och Burlövs kommun ser positivt på den temporära användningen av Simrishamnsbanesträckningen som ett rekreativstråk.

Trafikverket konstaterar att direkta persontågförbindelser mellan Lund och Köpenhamn via Östervärns station kan vara en möjlighet för att hantera en situation när Citytunneln når sitt kapacitetstak. Burlövs kommun och Lunds kommun är också positiva till förslaget.

Sociala resursnämnden, Brf Kvarteret Östergård och Gösta Nydrén saknar en klar redovisning av planförslagets trafikkonsekvenser.

Kulturnämnden och stadsområdesnämnd norr anser att planförslaget tar stor hänsyn till de kulturhistoriska värdena i området. Länsstyrelsen och Lina Olsson anser dock att planhandlingarna tydligare behöver definiera de kulturhistoriska värdena i planområdets olika delar. Lundavägens koloniområde, stadsområdesnämnd norr, vänsterpartiet och ett flertal andra framför att staden helt eller delvis bör behålla det koloniområde som finns vid Östervärnsstation.

Enligt länsstyrelsen, vänsterpartiet och MKB Fastighets AB bör kommande planhandlingar redovisa lokalisering och ytbehov för fördröjning av dagvatten.

Räddningstjänsten Syd och Länsstyrelsen saknar en redovisning av hur föreslagen markanvändning ska kunna göras lämplig i relation till risker kopplade till farligt godsleder och godsbangård. Länsstyrelsen anser att kommande planhandlingar tydligare måste redovisa de områden där miljö kvalitetsnormerna för luft riskerar att överskridas, vilka åtgärder som kan vara aktuella för att hantera frågan och i vilka sammanhang dessa åtgärder kommer att genomföras.

Några förändringar som har genomförts med hänsyn till inkomna synpunkter:

- Ändring av planområdets namn och avgränsning så att det blir enklare att förstå vilket område som avses.
- Tydligare beskrivning av föreslagna förändringar inom planområdets olika delar.
- Fylligare beskrivning av de kulturhistoriska värdena och ställningstaganden i anslutning till detta.
- Redovisning av klimatanpassningsåtgärder i form av platser för dagvattenhantering.
- Förtydligande av förslaget cykelnätet, parkeringshusens placering och trafikkonsekvenserna i stort.
- En föreslagen utbyggnadsordning.
- En redovisning av befintliga ledningar och hur dessa ska beaktas.
- Komplettering med planeringsriktlinjer inom jämställdhet, barnperspektiv och trygghet.
- Ett mer utvecklat genomförandekapitel som poängterar vikten av att inom planområdet kunna inrymma temporära funktioner.

Synpunkter och kommentarer

Generella synpunkter

Lina Olsson framför att benämningen ”Översiktsplan för del av Kirseberg” har den nackdelen att boende på Östervärn, Ellstorp och Johanneslust inte kanske inte uppfattar sig vara berörd av planen. Ur ett deltagandeperspektiv är tituleringen därför något olycklig.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Namnet ”Översiktsplan för del av Kirseberg” beslutades i ett tidigt skede och en ändring av namnet under planprocessen riskerar att ge bilden att det är en annan översiktsplan som utarbetas. Trots detta finns det tunga skäl som talar för ett namnbyte. Ett nytt namn som är geografiskt mer förankrat och som tydligare involverar områdena väster om Kontinentalbanan skulle tjäna översiktsplanen och de efterföljande planprocesserna bättre. Utställningsförslaget kommer därför att heta ”Översiktsplan för södra Kirseberg och Östervärn”.

Tekniska nämnden anser att det vore positivt om även Lundavägen var med i planarbetet. Hela sträckan från Hornsgatan upp till Segekarusellen har en fantastisk potential för förtätning. Gatan är överdimensionerad för biltrafik och skulle behöva smalnas av. *Lina Olsson* framför att planområdets avgränsning framstår som ganska snävt och inte har förklarats. Planområdet täcker exempelvis inte det upptagningsområde om 1000 m från Östervärns station som det refereras till i planförslaget. Men hänvisning till de kopplingar som föreslås skulle FÖP:en med fördel kunna studera ett större område.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De förändringar som föreslås i planförslaget påverkar på olika sätt omgivande områden. Det uppstår då en svårighet att finna en lämplig avgränsning av planområdet. Planområdets avgränsning kommer därför att justeras så att det endast omfattar de delar där det föreslås påtagliga förändringar. En utveckling av området längs Lundavägen kommer inte att omfattas av planförslaget.

Lina Olsson noterar att begreppet ”planområdet” används genomgående i dokumentet och menar att effekten blir att de olika delarna kan uppfattas som en homogen enhet. Texten återspeglar därmed inte den mer nyanserade bild som de boende i området har.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Begreppet ”planområdet” är problematiskt att använda då det består av flera delar med olika förutsättningar. En beskrivning av planområdets delar kommer att tillföras planförslaget så att deras karaktärer och förutsättningar tydliggörs.

Länsstyrelsen i Skåne påpekar att flera av kartillustrationerna inte omfattar samma område som inledningsvis pekas ut som den geografiska avgränsningen av planområdet och att det saknas en uttalad markanvändningskarta som visar kommunens intentioner för hela planområdet inom planperioden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdets avgränsning kommer att justeras och i samband med det kommer kartillustrationerna att korrigeras.

Vänsterpartiet och *Lina Olsson* önskar en tydligare definition av begreppet ”blandad stad”. *Lina Olsson* undrar bland annat om det är stilblandning, funktionsblandning eller både och som avses. Det är oklart om blandningen ska åstadkommas i planområdet som helhet eller eftersträvas i varje kvarter och om begreppet utesluter villabebyggelse eller lättare industri. Med tanke på redovisningen kan man förstå att parker och grönområden inte omfattas av begreppet ”blandad stad” eftersom de redovisas separat.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen för Södra Kirseberg och Östervärn är en fördjupning av den kommunövergripande översiktsplanen. Begrepp som används och förklaras där är giltiga även i denna plan. Med begreppet blandad stad avser en funktionsblandad stadsbebyggelse. Blandad stadsbebyggelse omfattar flertalet av stadens funktioner. Till dessa räknas samtliga bostadstyper och upplåtelseformer, små parker, gator och torg, skolor/förskolor, fritidsanläggningar, handel, kontor, forskning, sjukvård med mera. Funktionsblandning ska också eftersträvas på kvartersnivå så att inte ensartade kvarter uppstår. Verksamheter som innebär omgivningsstörningar, oacceptabla risker för omgivningen eller är alltför ytkrävande kan däremot inte placeras i blandad stadsbebyggelse. I avsikt att göra planförslaget mer lättförståeligt har några av de för området särskilt viktiga parkerna och fritidsområden utbrutits ur beteckningen "blandad stad".

Jernbussen noterar att områdets areal inte synes stämma.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdets areal kommer att justeras och anpassas efter en ny planområdesavgränsning som endast omfattar de delar där det föreslås påtagliga förändringar.

Lina Olsson saknar grundläggande statistiska uppgifter om hur många som bor och arbetar inom planområdet idag så att det blir enklare att jämföra med de förändringar planförslaget föreslår.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdets avgränsning kommer att justeras så att det endast rymmer de delar där det föreslås påtagliga förändringar. Området rymmer inga boenden och antalet sysselsatta är ringa.

Stadskontoret saknar en koppling till det arbete som pågår i uppdrag "Storstadspaket för Malmö med omkringliggande kommuner", som tar sin utgångspunkt i uppdrag inom "Bygg Malmö helt" och den nationella satsningen "Sverigeförhandlingen".

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De delar av Sverigeförhandlingen, färdigställd december 2017, som berör planområdet kommer att infogas i planförslaget.

Stadsområdesnämnd Norr framför att ett resonemang kring såväl barnperspektivet som genusperspektivet som styrande delar i planeringen behöver uttryckas tydligare.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med tydligare beskrivningar kring såväl barn- som genusperspektiv.

Stadskontoret önskar en tydligare koppling till Malmökommissionens resultat. *KTH Arkitektur och samhällsbyggnad* saknar en beskrivning av de sociala utmaningar som staden står inför och på vilket sätt de kommer till uttryck i planområdet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med tydligare beskrivningar om plangenomförandets sociala konsekvenser och kopplingen till Malmökommissionens arbete.

Polismyndigheten i Skåne anser att MOMS (Malmö områdesundersökning 2012 samt kommande undersökning som genomförs under år 2015) bör nämnas i dokumentet och då med angivelse att undersökningen ska beaktas i det fortsatta arbetet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns många studier som på ett eller annat sätt ökar kunskapsbasen för den som planerar ett stadsområde, Malmös områdesundersökning är ett av dessa. Det finns däremot ingen möjlighet att inom ramen för översiktsplanarbetet redovisa samtliga dessa.

Statens geotekniska institut, SGI, har visserligen ingen information som pekar på särskilt ogynnsamma förhållanden i det aktuella planområdet men saknar ändå en beskrivning av de geologiska och geotekniska förhållandena, både i samrådshandlingen och MKB:n. På

motsvarande sätt saknas en värdering av geotekniska faktorer som kan medföra risker eller begränsningar i kommande detaljplaner. Allmänt anser SGI att det i en översiktsplan, eller en fördjupning av denna, bör redovisas en strategi för hur de geotekniska frågorna ska klarläggas i senare skede.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att det inom planområdet inte finns något som talar för att det finns risk för ras/skred. Det finns därför inte heller tillräckliga skäl att tynga planförslaget med en redovisning av de geotekniska förhållandena.

Stadsdelsområdesnämnd Norr och *Stadsområdesnämnd Öster* noterar att det vare sig i inledningen eller i den avslutande delen nämner de medborgare som tillfrågats vid olika tillfällen, medborgardialoger, workshops eller likande. Det skulle bekräfta de deltagandes insatser. *Stadsdelsområdesnämnd Öster* framför att det inte heller framgår att stadsområdesförvaltning Norr har deltagit i arbetet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en redovisning av de förvaltningar som ingått i projektets referensgrupp. Allmänhetens deltagande åskådliggörs i samrådsredogörelsen.

Camilla Pierre önskar att be boende tydligare blivit involverade i planprocessen, särskilt de vid Värnhem och Östervärn.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Under samrådet har allmänheten haft goda möjligheter att ta del av och lämna synpunkter på planförslaget. Flygblad har delats ut till cirka 8000 adressater i närområdet med information om var planförslaget finns tillgängligt. På hemsidan för projektet har planförslaget presenterats i sin helhet, där har det också varit möjligt att ställa frågor och komma med önskemål. Planförslaget var utställt i Malmö stadshus 13 februari – 27 mars 2015 samt i Kirsebergs bibliotek 13 februari – 29 maj 2015. Vid utställningarna fanns det fullständiga planförslaget tillgängligt samt ett sammanfattande informationsblad som besökaren kunde ta med sig hem. Information har också givits under två möten med allmänheten, den 17 mars 2015 i Kirsebergs bibliotek och den 23 mars 2015 i stadshuset. Kännedom om detta har kunnat hämtas på hemsidan. Därutöver har det, innan samrådet, funnits tillfällen att ställa frågor och komma med synpunkter vid olika evenemang i Kirseberg, till exempel historiska vandringar, Backakarnevalen och Backanatten, då projektledningen för planen funnits på plats.

Lina Olsson önskar att den kommande samrådsredogörelsen redovisar hur dialogprocessen med boenden och markägare har bedrivits och vad den resulterat i.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Samrådsredogörelsens uppgift är att redovisa hur dialogprocessen gått till och vad den resulterat i.

Planens huvuddrag

Camilla Pierre vill att staden ska växa utåt på större områden så att det inte blir trångt inne i staden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen för del av Kirseberg är en del av Malmö stads kommunövergripande översiktsplan, som antogs av kommunfullmäktige 22 maj 2014. Där anges att Malmö främst ska växa inåt, innanför Yttre Ringvägen. Resurser ska sparas genom att bygga staden tätare. Malmö ska byggas som en funktionsblandad stad för ett intensivt och rikt stadsliv. Gång-, cykel- och kollektivtrafiken ska utgöra grunden i trafiksystemet. Stadens parker behöver utvecklas för att ge en växande befolkning möjlighet till rekreation

och stillhet. Att växa inåt minskar behovet av att ta jordbruksmark i anspråk, en av våra viktigaste naturresurser. En fördjupning av översiktsplanen, som översiktsplan för del av Kirseberg är, kan inte ha andra eller motstridande övergripande mål än den kommuntäckande översiktsplanen.

Vänsterpartiet anser att planförslaget antyder en för hård exploatering och inte tar höjd för en satsning på offentliga och/eller gröna rum.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Huvuddelen av planområdet ligger mycket stationsnära. Ett gott markutnyttjande motiveras av att så många som möjligt av dem som besöker, arbetar eller bor i dessa delar av planområdet, ska välja kollektivtrafiken framför bilen. Andra delar, längre från Östervärns station, pekas ut som mindre tätbebyggda. Oavsett täthet är offentliga rum och grönska en viktig del av planförslaget. I och med planförslaget kommer nya gröna ytor att tillföras omgivningen i ett område som tidigare varit stängt för allmänheten. Planens struktur kommer att utvecklas vidare inför utställningsskedet och tydligare redogöra för hur behovet av offentliga rum och grönska ska tillgodoses.

Länsstyrelsen i Skåne anser att det oklara planeringsläget för Simrishamnsbanan gör att planförslaget primärt har att beskriva en utveckling utan Simrishamnsbanan och att därefter visa hur planförslaget kan anpassas till att Simrishamnsbanan åter tas i bruk med trafik i markplan och därefter med en nedsänkning som alternativ. *Lina Olsson* undrar hur osäkerheten i tidplanen för Simrishamnsbanan påverkar planeringsförutsättningarna för utvecklingen av planområdet. *Trafikverket* önskar att planförslaget beskriver en utveckling då Simrishamnsbanan trafikeras i markplan. *Jernbussen* anser att resonemanget kring kopplingar, över och under spår, är problematiska sett ur ett genomförandeperspektiv då de kopplingar som föreslås söderut i planen är beroende av utformning av den framtida Simrishamnsbanan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad har i den kommuntäckande översiktsplanen tagit ställning för att Simrishamnsbanan ska läggas i schakt i samband med att den åter tas i bruk. Planförslaget visar hur stadsbebyggelsen ska placeras för att på sikt möjliggöra trafikeringen. Planförslaget visar också att Simrishamnsbanans banvall i väntan på trafikering, kan utformas som en del av ett grönstråk och på så sätt bli en tillgång för de boende. Trafikverket har beslutat att underhållet av Simrishamnsbanan tills vidare ska upphöra, vilket öppnar för tillfälliga plankorsningar med järnvägen i väntan på att den trafikeras. I det fortsatta planarbetet kommer osäkerheten kring Simrishamnsbanans utformning att beaktas. Utbyggnadsområdena närmast banan föreslås ske i ett sent skede då förutsättningarna för Simrishamnsbanan eventuellt har klarlagts.

Jernbussen anser att området vid Östervärns station, som givits det högsta exploateringsstalet, även bör omfatta delar av marken söder om Södra Bulltoftavägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att de olika geografiska områdena presenteras var för sig.

Lina Olsson noterar att ca 40000 kommer att bo eller verka inom 1000 meters radie från Östervärns station men saknar information kring hur detta står sig i relation till andra stationer i Skåne.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Med en utbyggnad enligt planförslaget kommer Östervärns station att bli en av de största stationerna i Skåne avseende antalet boende och verkande inom 1000 meters radie. Större än både Hässleholm och Kristianstad. Frånräknas stationer i Malmö är det bara Lund och Helsingborg som överträffar Östervärns station. Planförslaget kommer att kompletteras med information om att den med detta räknasätt blir Skånes sjätte största.

Lorenzon i Malmö AB framför att stadsdelen, med tanke på kollektivtrafikläget, bör utformas med tät bebyggelse, samtidigt som det gröna skall ges utrymme.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar en ambition att åstadkomma ett effektivt markutnyttjande och samtidigt ge goda gröna kvaliteter.

Jernbusen anser att förslagets koppling mellan antalet passager över eller under spår och exploateringsgrad är olycklig och bör utgå.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Antalet passager över eller under spår är av stor betydelse för samnyttjande av omkringliggande funktioner, såsom parker. En god tillgänglighet till befintliga parker kan leda till en högre exploatering inom planområdet.

Kirseberg Tillsammans! undrar varför Kirseberg riskerar att få minskat underlaget för service och sämre attraktivitet om förändringarna som föreslås inte genomförs. Vilka det är som ska attraheras och varför det inte räcker med att de som bor i Kirseberg är nöjda?

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Serviceutbudet i staden ökar kontinuerlig men det finns samtidigt en tendens att handeln koncentreras. Ett exempel är handeln vid och kring Värnhemstorget som vuxit på bekostnad av mindre butiker i närområdet. Det utbud som finns i Kirseberg riskerar att utarmas om inte sker ett tillskott av boende och verksamma.

Jernbusen önskar ett tydliggörande av sambandet mellan täthet, exploateringsgrad, handelslägen, samhällsekonomi och boendeekonomi.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen kommer att kompletteras med en beskrivning av tydliggöranden om vikten av kundunderlag till handeln och fördelarna med att bebygga central och stationsnära mark. Vikten av en varierande bostadskostnad inom området kommer att poängteras.

Länsstyrelsen i Skåne framhåller att flera av planeringsriktlinjerna är motsägelsefulla, till exempel anges att befintligt bostadsbestånd ska kompletteras med större inslag av markbostäder samtidigt som kartillustration "Stadskaraktär och bebyggelse" för ett flertal områden anger en täthet som förutsätter större flerbostadshus.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att det blir konsekvent och att det framgår att planområdet inte kommer att rymma ett betydande inslag av markbostäder.

Länsstyrelsen i Skåne framför att flera av kartillustrationerna har utpekanden som inte självklart går att väga samman utan ytterligare förklaringar. Till exempel hur bostadsbebyggelsen i planområdets olika delar ska samordnas i enlighet med de förslag som pekas ut på kartillustration "Näringsliv och handel" samt kartillustrationen "Samhällsservice".

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanens kartillustrationer redovisar huvuddragen för var olika funktioner kan ges utrymme och att funktionsblandning ska eftersträvas. Planförslaget kommer att kompletteras med en föreslagen utbyggnadsordning så att det tydliggörs att servicebehovet tillgodoses i den takt och omfattning som behövs.

Bostadsbyggande

Sociala resursnämnden vill betona vikten av att producera billiga bostäder för att skapa en bostadsmarknad som är tillgänglig för alla. Nämnden anser även att det i översiktsplanen bör läggas större fokus vid bostadslöshets- och hemlöshetsfrågan och förespråkar att en konstruktiv diskussion förs i planen om hur en bostadsmarknad skapas som är tillgänglig

och fungerande för alla. *Tekniska nämnden* framför att det råder stor bostadsbrist och hemlöshet i Malmö stad och att det därför är viktigt att tillgodose behovet av små billiga lägenheter för ungdomar och andra ej kapitalstarka grupper. Även jourboenden kommer att behövas. *Kirseberg Tillsammans!* och *Camilla Pierre* är oroliga för att boendekostnaderna i befintligt bostadsbestånd kan komma att höjas i och med tillkomsten av den nya bebyggelsen och återuppöppnandet av Östervärns station. *Kirseberg Tillsammans!* önskar få belyst hur Malmö stad tänker motverka höjda boendekostnader, hemlöshet och en gentrifiering av Kirseberg. *Malmö högskola* önskar ett tillskott av små och billiga lägenheter anpassade för studenter. *Järnhusen* ser att stadens ambition att erbjuda bostäder till priser som många kan efterfråga riskerar att omöjliggöras om inte stadsbyggnadsambitionerna i förslaget nyanseras kostnadsmässigt. *Jernhusen* noterar också att den framförda ambitionen om olika upplåtelseformer inte låter sig styras i vare sig översiktsplan eller detaljplan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget lyfter fram vikten av att åstadkomma bostäder med olika upplåtelseformer, storlekar och hustyper. Översiktsplanen kan inte säkerställa att detta uppnås men visar på en tydlig viljeinriktning. Planförslaget kommer att kompletteras men en skrivning av vikten med att även åstadkomma en spridning i bostadsbeståndet avseende boendekostnader.

Jernhusen framför att planeringsriktlinjerna bör tydliggöra att järnvägsverkstädernas gamla verkstadslokaler även kan innehålla bostäder.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att redovisa möjligheten att använda järnvägsverkstädernas gamla verkstadslokaler för bland annat bostadsändamål.

Arkitektur och stadsmiljö

Miljönämnden håller med om att det tätaste och mest funktionsblandade bebyggelsen ska finnas i anslutning till Östervärns station men menar samtidigt att området måste vara anpassat efter förväntade klimatförändringar. Området vid stationen bör därför vara präglat av gröna ytor och anpassat för effektiv dagvattenhantering. *Kulturnämnden* förespråkar att den offentliga konsten involveras i utformningen av återöppnandet av Östervärns station, i likhet med projektet citytunneln och i enlighet med 1,5-procentsregeln.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Området närmast Östervärns station kommer att ges en effektiv markanvändning men ändå rymma gröna inslag. Hanteringen av dagvatten kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet med planförslaget. Behovet av konstnärlig utsmyckning kommer att lyftas i planförslaget.

Länsstyrelsen i Skåne anser att planhandlingarna tydligare behöver definiera områdets kulturhistoriska värden, även i planområdets olika delar, och ge vägledning för hur dessa ska hanteras vid kommande planläggning och lovgivning. Steget från de mer svepande dragen om särskild hänsyn till befintliga kulturhistoriska värden är väl stort ner till att exemplifiera med att traverser och ledningsstolpar ska förvaltas och utvecklas. *Lina Olsson* önskar en fylligare beskrivning av vilka kulturella värden som är värda att bevara inom planområdets olika delar. *Kulturnämnden* anser att områdets kulturhistoriska inslag i form av till exempel traverser, ledningsstolpar och järnvägsspår bör användas och integreras i stadsrummet, antingen tillsammans med bebyggelsen eller att de lyfts fram med hjälp av offentlig utsmyckning. *Elisabet Werekki* framför att järnverksverkstädernas byggnader bör bevaras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en fylligare beskrivning av de kulturhistoriska värdena och tydligare ställningstaganden i anslutning till detta.

Länsstyrelsen i Skåne bedömer det högst sannolikt att det i områden där tidigare exploateringar inte medfört djupare markingrepp, finns okända och under mark dolda fornlämningar. Arkeologiska utredningar kommer att krävas för att ta reda på om så är fallet och hur välbevarade de är.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det kommer att framgå av planförslaget att det behövs arkeologiska studier innan ny bebyggelse kommer till stånd.

Jernhusen och Lorenzön i Malmö AB påpekar att den befintliga bebyggelsen och den historiska verksamheten delvis är mycket storskalig och anser att området bör rymma en variation av bebyggelse i stor och liten skala. Jernhusen önskar att texten ”planområdets fasadlängder ska vara korta” därför kompletteras med ”de skall i huvudsak uppfattas korta. *Lorenzön i Malmö AB* framför att storskaliga element ska ha en hög detaljrikedom och många entrézoner.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Den nya bebyggelsen ska i huvudsak uppfattas ha korta fasadlängder som på ett smakfullt sätt bryter mot de storskaliga inslagen. Planförslaget kommer också att framhålla vikten av entrézoner.

Jernhusen är tveksamma till ordet småstadskänsla och att det anges att byggnaderna ska vara mellan 1-5 våningar. Exakt vilken känsla och våningshöjd föreslås anstå till nästa skede. *Jernhusen* anser vidare att det inom planområdet bör sökas lägen för enstaka högre byggnader. *Lorenzön i Malmö AB* anser också att kan finnas lägen där man kan tillåta enstaka, högre byggnader och avvika från våningsantalen 1-5.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget har till uppgift att försöka beskriva den stadsbyggnad som avses tillkomma. Begreppet småstadskänsla fungerar bra för delar av planområdet och mindre bra för andra, till exempel vid Östervärns station. Planförslaget kommer att utvecklas så att intentionerna för planområdets olika delar framgår. Bland annat kommer det att tillföras en beskrivning av i vilka delar bebyggelsen kan ges en höjd som överstiger den så kallade Malmöskalan på 5 våningar.

Brf Kvarteret Östergård menar att det vore olyckligt om byggnaderna vid Östervärns station och längs järnvägen blir så höga att de bildar en visuell mur mellan områdena på ömse sidor järnvägen och framför att det finns estetiska och sociala fördelar med en viss öppenhet i järnvägens närområde. *Josefin Neleryd* önskar att utsikten över Kirseberg från bostäderna längs Nobelvägen inte byggs bort med höga hus.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ett av planförslagets viktigaste mål är att minska barriären mellan Kirseberg och den övriga staden, det gäller såväl den fysiska som visuella barriären. Redan idag utgör Kontinentalbanan en betydande visuell barriär för dem som vistas i markplan. Ny tillkommande bebyggelse som når över kontinentalbanans höjd kan då vara välgörande då de ger en känsla av sammanhållen stadsbebyggelse, samtidigt som den kan utgöra bullerskydd för bakomvarande bebyggelse. En förhållandevis hög bebyggelse i anslutning till Kontinentalbanan bidrar också till att göra banvallen mindre påtaglig i stadsmiljön.

Fredrik Hermodsson önskar ingen bebyggelse mot Lundavägen i Gerlachspark.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ingen ny bebyggelse är föreslagen i Gerlachspark mot Lundavägen.

Lina Olsson undrar om den befintliga bebyggelsen som finns inom områden som är markerade som ”blandad stad” ska betraktas som utbytbar?

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att tydliggöra vilken bebyggelse som ska bibehållas och ingå som en del av den blandade stadsbebyggelsen.

Jernbusen önskar ett förtydligande av områdets karaktärer, så som de redovisas i sammanfattningen är de snarare karaktärer i omgivande områden. *Brf Kvarteret Östergård* önskar en tydligare beskrivning av vad som avses med den lokala identiteten och karaktären och en bättre redovisning av hur planförslaget avser att tillvarata denna aspekt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdets avgränsning kommer att justeras så att det endast omfattar de delar där det föreslås påtagliga förändringar. Den nya bebyggelsen inom planområdet kommer dock att behöva förhålla sig till omgivande bebyggelse. På vilket sätt detta kan ske kommer att tydliggöras i samband med att särskilda beskrivningar av planområdets olika delar kommer att tillföras planförslaget.

Jernbusen anser att det är fel att låsa var det ska vara kvarterstad och var bebyggelsen skall inspireras av Ellstorps funktionalistiska struktur samt förutsätter att de studier av Innerstaden 31:40 som gjordes 2012 rymmer i översiktsplanens intentioner.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget har till uppgift att försöka beskriva den stadsbyggnad som avses tillkomma. I denna beskrivning ingår bland annat hur bebyggelsen kan komma att utföras. I samband med planförslagets omarbetning kommer planområdet att delas in i olika geografiska områden för vilka såväl förutsättningar som förslag på bebyggelse kommer att presenteras.

Lina Olsson efterlyser en beskrivning av nyligen genomförda, pågående och nära förestående byggprojekt inom och i planområdets närhet. Dessa förtätningar har bland annat lett till en högre belastning av de offentliga rummen, utan att motsvarande ökning av offentliga rum har skett.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Bebyggelsestillskotten utanför planområdet har bedömts genomförbara utan nya offentliga rum i det nu aktuella planområdet.

Samhällsservice

Jernbusen anser att den långa genomförandetiden gör att skolornas och samhällsservicens storlek och placering bör hållas flexibel. *Tekniska nämnden* anser att det är svårt att förutse vilka behov framtida verksamheter kan komma att ha och att staden därför behöver vara framsynt och flexibel vid planerandet av markanvändningen för den kommunala servicen. Ett sätt skulle kunna vara att reservera ett antal tomter för kommunal service, så att det finns en beredskap för att klara en utbyggnad eller förändring av verksamheten. *Lina Olsson* påtalar risken av att byggrätterna maximeras i varje detaljplan så att det blir svårt att hitta plats för samhällsservicen i senare kommande detaljplaner.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det har erfarenhetsmässigt visat sig vara svårt att i tillräcklig omfattning tillgodose olika sorters samhällsservice om det inte tidigt finns avsatta ytor för ändamålet. Planförslaget redovisar därför föreslagna lägen som bedöms täcka utbyggnadens behov.

Förskolenämnden ser gärna lokaliseringar av förskolor i område nära parker och grönska, samt med goda trafiklösningar, framförallt när det gäller gång- och cykeltrafik och kollektivtrafikförsörjning. *Grundskolenämnden* vill framhålla att det kan finnas en vinst i att överväga en placering av de båda grundskolorna nära parker och grönska samt med god kollektivtrafikförsörjning som kan ge förutsättningar för förtätning, ökad rörlighet och ökad elevblandning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I framtidens stationsnära stadsområden är samutnyttjandet mellan förskolegårdar, grundskolegårdar och grönområden viktigt för att uppnå önskad täthet. Placeringen av förskolorna och grundskolorna kommer att studeras vidare i det fortsatta arbetet med planförslaget.

Förskolenämnden och *Tekniska nämnden* anser det felaktigt att lösa förskolebehovet med förskolor med 4 avdelningar, vilket innebär ca 80 barn per förskola. Förskolenämnden betonar att förskoleverksamhet idag med fördel bedrivs i större enheter. Med en större enhet avses en förskola om mellan 150 och 200 platser. Detta innebär att mark om upp mot ca 6000 kvm måste avsättas för förskolor. Förskolenämnden är medveten om att kompromisser rörande dimensioneringen i vissa fall kan bli nödvändig för att möjliggöra en lokalisering, men kompromisser får inte bli en huvudregel.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I det fortsatta arbetet med planförslaget kommer förskolorna som huvudregel rymma åtminstone 120 platser.

Förskolenämnden ställer sig avvisande till riktlinjen om att så långt som möjligt undvika solitära förskolebyggnader. Förskolenämnden lyfter i olika sammanhang fram fördelarna med solitära lösningar och att dessa mycket väl kan ligga i linje med ambitionen att skapa en tät stad, men att det förutsätter medverkan från förskoleförvaltningen i tidigare skeden av planeringsprocessen. Däremot delar förskolenämnden riktlinjen om att undvika enplansbyggnader i utbyggnadsområden med tät karaktär. *Lina Olsson* önskar ett förtydligande om huruvida det är förskolor i flera plan som föreslås eller om förskolorna ska kunna placeras i byggnader som består av flera plan. *Grundskolenämnden* förstår att brist på mark har en betydande konsekvens på stadsplaneringen och att yteffektiva och integrerade lösningar således skall eftersökas. Grundskolenämnden vill dock framhålla att sådana lösningar inte får medföra en ökad investerings- och driftkostnad samt att goda förutsättningar för att bedriva kärnverksamheten måste få ta en central plats i planeringen. *Region Skåne* framför att det vore värdefullt om dessa markkonflikter och konsekvenserna av otillräckliga ytor beskrevs tydligare i planhandlingarna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Samhällsservice som förskolor är en viktig del i en hållbar stad. En yteffektiv markanvändning är dock en förutsättning för att kunna rymma tillräckligt många förskoleplatser i en hållbar stad som också är tät. Planförslaget kommer att justeras så att det framgår att solitära förskolor ska byggas i 2-3 våningar och att förskolor som uppförs i ett plan ska undvikas såvida de inte utgör en del av bottenvåningen i en större byggnad.

Lina Olsson önskar ett tydligt ställningstagande om att förskolorna ska ha tillgång till en egen utemiljö.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planeringen utgår från att alla förskolor ska ha tillgång till en egen utemiljö. Ligger förskolorna i anslutning till parker eller andra gröna miljöer ska även ett samnyttjande av uteytorna kunna ske så att barnens kvalitativa och kvantitativa utemiljö förbättras.

Vänsterpartiet saknar en uppskattning av vilket servicebehov planförslaget medför. *Jernhusen* och *Lorenzön i Malmö AB* anser att det inte kan vara rimligt att det inom planområdet skall byggas dubbelt så många förskoleplatser som det egna behovet visar, bara för att det finns brist på platser i andra delar av staden. Planeras för ett överantal platser riskerar tätheten i området att gå förlorad. *Kirseberg Tillsammans!* anser att större hänsyn behöver tas till befintliga Kirsebergs behov av samhällsservice, inte bara de brister som finns i centrala staden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Inom planområdet finns det stora möjligheter att tillgodose närområdets brister avseende till exempel förskolor. Över tid kan de demografiska förutsättningarna dock förändras och brister uppstå inom

planområdet och som då kan avhjälpas i närområdet. I samrådsförslaget redovisas ett behov av 850 förskoleplatser kopplade till den nya föreslagna bebyggelsen. Planförslaget redovisar 7 förskolor med minst 120 barn per förskola.

Lina Olsson saknar en redovisning av hur många förskole- och grundskoleplatser det finns i området idag.

Planområdets avgränsning kommer att justeras så att det endast omfattar de delar där det föreslås påtagliga förändringar. Inom det området finns en förskola med 30 barn och en grundskola med ca 100 elever.

Servicenämnden önskar en översyn över befintligt byggnadsbestånd för att se om det finns objekt med höga kulturhistoriska värden som särskilt lämpar sig för förädling till samhällsservice. Detta är även viktigt ur ett bevarandeperspektiv, med tanke på Malmö stads historia.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en redovisning av vilken bebyggelse som föreslås bevaras och kan fyllas med andra funktioner.

Lina Olsson undrar vilket behov av gymnasieplatser som planförslaget ger upphov till och var det behovet ska tillgodoses.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Då gymnasielever förväntas kunna förflytta sig på egen hand över stora delar av staden är inte behoven av kommunala gymnasieskolor knutna till viss bostadsbebyggelse på samma sätt som för förskolor och grundskolor. Det finns ingen efterfrågan på att etablera en gymnasieskola inom området.

Tekniska nämnden framför att de 200 platser för LSS som finns i samrådsförslaget är adekvata men beräknar att det kommer att behövas 1-2 äldreboende i området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Behovet av 1-2 äldreboenden kommer att införas i planförslaget.

Plats för näringsliv och handel

Lina Olsson är fundersam kring realismen i den visionsbild som målas upp för området närmast Östervärn, med gott om utrymmen för kontor och handel, samtidigt som det finns ett överutbud alldeles i närheten i Entré/Malmö Plaza.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det tidigare köpcentrumet Entré håller på att omvandlas. Handelsutbudet förväntas minska och endast erbjudas i bottenplan. I övrigt planeras anläggningen rymma utbildning, bibliotek och konstmuseum. Befintlig biograf, bowling och gym beräknas finnas kvar. Sammantaget kan detta leda till ytterligare en breddning av stadsdelens utbud och ett tillskott av kundunderlag. Entré förväntas därför inte hindra ett kompletterande utbud av handel och annan service i dess närhet. Tillsammans med det befolkningsunderlag som planförslaget medför och ett återupptagande av trafikeringen av Östervärns station bedöms det som rimligt att ytterligare kompletterande utbud kan finna sin plats i området.

Svedala kommun framför att en större handelsetablering kan påverka Svedala kommuns handel negativt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det planeras inte för någon ny stor handelsetablering som bedöms kunna påverka handeln i Svedala.

Jernhusen önskar ett förtydligande över vilka typer av företag som lämpligen kan lokalisera sig inom planområdet och vilka delar av området det är lämpligast. Jernhusen menar också att det är olämpligt att bestämma omfattningen av handel och kontor inom området utan en noggrann handels- och kontorsutredningar. Jernhusen föreslår därför att texterna förtydligas i avseendet att det är ambitioner som i slutändan styrs av vad marknaden efterfrågar. Jernhusen saknar därutöver en redogörelse för ursprunget till de siffror som anges avseende mängden BTA för kontor och handel.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Förverkligandet av planförslaget sträcker sig över lång tid. Det är därmed svårt att förutse vilka företag som finner planområdet intressant för nyetablering, och i vilken omfattning. Målsättningen är dock att det kommer att finnas ett brett utbud inom olika branscher och att de med högst personaltäthet finner de centrala lägena vid Östervärns station som mest intressanta. Bedömningen av mängden BTA för kontor och handel grundar sig på jämförelser med andra relevanta områden i staden.

Brf Kvarteret Östergård påpekar behovet av ett fungerande centrum, en naturlig samlingsplats med butiker, restauranger och caféer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Genom att peka ut möjligheter för lokaler i bottenvåningarna bereder planförslaget för möjligheter till nya butiker, restauranger och caféer. En mindre tyngdpunkt för handel ska kunna etableras längs Södra Bulltoftavägen norr om järnvägsverkstädernas kontorsbyggnader.

Denise Melin och Anna-Margrethe Thagaard framför att verksamheterna kring Kirsebergstorget kommer att drabbas hårt om hållplatserna försvinner och busslinjen ändras enligt planens förslag.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Avsikten med att flytta kollektivtrafiken från Vattenverksvägen till Södra Bulltoftavägen är att kunna erbjuda både den befintliga och den nya föreslagna bebyggelsen en god kollektivtrafik. Detta kan som enskild åtgärd komma att påverka handeln längs Vattenverksvägen. I planförslaget föreslås dock ett betydande bebyggelsetillskott som i sin tur ger ett ökat kundunderlag.

MKB Fastighets AB framhåller att flerfamiljshusens bottenvåningar i viss grad lämpar sig för verksamhetsetableringar, men långt ifrån alla. MKB Fastighets AB manar därför till försiktighet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Lokaler i bottenvåningarna är viktigt för att levandegöra stadsdelen. Lokalerna kan rymma flera olika sorters funktioner. Det kan vara handel, service, utbildning, tillverkning med mera. Översiktsplanen visar på vikten av detta och önskan att tillgodose en efterfrågan på sådana lokaler.

Lina Olsson saknar en beskrivning av vilka som bedriver verksamhet inom Järnvägsverkstäderna idag.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Verksamheterna inom Järnvägsverkstäderna är av varierande art och sitter i huvudsak på korta hyreskontrakt. Planförslaget kommer att kompletteras med ett omnämnande av vilka typer av verksamheter som finns i området idag.

Grön stad

Ulf Nilsson poängterar att området är vattensjukt och att närområdet är belastat med infrastruktur, varför den före detta järnvägsmarken borde omvandlas till parkmark.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdets centrala och stationsnära läge gör att marken måste användas effektivt. Planförslaget har tagits fram för att skapa

förutsättningar att bygga en blandad stadsdel med bland annat bostäder, kontor, icke störande verksamheter, förskolor, skolor och parker. Åtgärder kommer att behöva vidtas för att möjliggöra en sådan utveckling, till exempel med särskilda platser för fördröjning av dagvatten.

Tekniska nämnden anser att de planeringsriktlinjer som omnämns på under rubriken Grön stad är för vagt formulerade. Ett steg i konkretiseringen skulle vara att i en faktaruta ange hur mycket grönyta och trafikyta som förväntas tillskapas och hur många gröningar, mötesplatser och grannskapsparker som förväntas anläggas i området. *Lina Olsson* föreslår att målformuleringar beträffande storlek och kvalitet på de offentlig tillgängliga parkrummen infogas till planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med den större grannskapsparkens storlek och de föreslagna parkernas totala yta.

Tekniska nämnden påpekar att det i planeringsriktlinje nummer 3 under rubriken Grön stad står att planområdet ska innehålla en grannskapspark, vilket i sig är positivt, men istället för cirka 1 hektar bör det stå 1-5 hektar, som är den yta en grannskapspark bör ha enligt Grönplan 2003.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget kommer grannskapsparkens storlek att anges till 2 hektar.

Kirseberg Tillsammans! och *Fredrik Hermodsson* anser att grönområden blivit lågt prioriterade i planförslaget och att det inte räcker med ett antal gröna stråk och en park på ett hektar. *Brf Kvarteret Östergård*, *Annette Murray* och *Emilie Sahlén* önskar ett större inslag av grönytor, *Emilie Sahlén* ser då gärna att dessa har inslag av vatten. *Lina Olsson* menar att planförslaget minskar tillgången på parkmark och andra grönområden samtidigt som det bebyggs och fler får behov av denna typ av mark. En grannskapspark på 1 ha är inte tillräckligt utan *Lina Olsson* önskar även en lika stor park i det befintliga grönområdet i anslutning till Ellstorp.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Närheten till Östervärns station gör att en exploatering med bostäder och arbetsplatser har hög prioritet. För att i ett sådant läge säkerställa närliggande och allmän tillgänglig grönska fördelas enligt förslaget ett antal gröningar och en grannskapspark inom planområdet. För att ytterliga förstärka tillgången till gröna miljöer kompletteras dessa med gröna kopplingar till allmänna grönområden utanför planområdet. Inom det område som planförslaget föreslår för exploatering finns det idag ingen kommunal parkmark vars allmänna tillgänglighet är säkerställd.

Elisabet Werekki skulle vilja se att befintliga rekreationsområden sammanbinds med gröna stråk, särskilt i form av en promenadpark utmed Simrishamnsbanans norra sida (inom uppmärksamhetsavstånd för farligt gods) som skulle förbinda Gerlachs park och Beijers park med ett öppet dagvattenmagasin längst i söder.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar ett grönstråk längs Simrishamnsbanan som förbinder Gerlachs park med Beijers park. Synpunkten ger stöd för planförslagets intentioner att genom öppen dagvattenhantering tillför planområdet såväl estetiska, pedagogiska som ekologiska värden.

Fredrik Hermodsson ser gärna ett grönstråk som sammanbinder Ellstorpsparken med Södra Bulltoftavägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar ett grönt cykelstråk som sammanbinder Ellstorpsparken med Södra Bulltoftavägen.

Elisabet Werekki redovisar en önskan att med ett nordsydligt grönstråk koppla samman Dalhemsparken vid Lundavägen med Singelgatan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar ett grönstråk mellan Dalhemsparken och Södra Bulltoftavägen. Planförslaget justeras så att grönstråket fortsätter därefter även fortsätter mot Sallerupsvägen.

Camilla Pierre önskar behålla befintliga grönområden och föreslår att kvarteret Midhem, kvarteret Tyr, där Bilia funnits, och ödetomten mellan kvarteret Tyr och Ellstorpsparken ska omvandlas och bli ett sammanhängande parkområde/grönområde. *Gunnar Sandin* önskar ett bibehållande av grönytor i direkt anslutning till Östervärns station, både norr och söder om Södra Bulltoftavägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: För att stödja ett kollektivt resande behöver marken närmast stationen utnyttjas effektivt för bostäder och arbetsplatser. Planförslaget förordar trots det en del grönområden även nära Östervärns station och att det etableras gröna stråk till de närmaste parkerna. Befintliga gröna kvaliteter vid stationsläget har inventerats och kommer att beaktas.

Stadsområdesnämnd Norr, Vänsterpartiet, Svenska kommunalpensionärers förbund (SKPF), Brf Kvarteret Östergård, Josefin Neleryd, Annette Murray och Gunnar Sandin framför att staden bör sträva efter att behålla det koloniområde som finns vid Östervärnsstation. *Kirseberg/Segevångs socialdemokratiska förening* önskar behålla det grönområde som nuvarande koloniområde utgör, och göra det tillgängligt för boende och trafikanter, med en utformning som tar tillvara området historia och odlingskultur, med om möjligt någon del av kolonilotterna kvar som kan integreras i en sådan park. *Kirseberg Tillsammans!* och *Patrik Johansson* undrar om det är möjligt att öppna koloniområdet vid Östervärns station för allmänheten så att det blir en kombinerad park eller rekreationsområde. *Lundavägens koloniområde* anser att en avveckling av koloniområdet strider mot Malmö stads grönplan och Malmö stads nya översiktsplan, men motsätter sig även planeringsriktlinjerna i översiktsplanen för del av Kirseberg. *Lundavägens koloniområde* vill att koloniområdet markeras som grönområde i översiktsplanen. *Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd* framhåller vikten av att värna de kulturbärande planteringarna från olika tidsepoker som finns inom område, till exempel koloniområden. *Lina Olsson* anser att *Lundavägens koloniområde* är bevarandevärdt med då det ligger i konflikt med intressen om ett effektivt markutnyttjande vid Östervärns station föreslås ett övervägande att flytta koloniområdet till andra sidan Södra Bulltoftavägen. Där skulle de kunna samspara med en park som införlivar delar av de rester som finns från tidigare koloniverksamhet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: För att stödja ett miljövänligt resande behöver den centrala och stationsnära marken utnyttjas effektivt för bostäder och arbetsplatser. Fastighetskontoret har påbörjat en process med att erbjuda koloniägarna en alternativ placering utanför planområdet. Planförslaget kommer att påpeka vikten av att säkra delar av koloniområdets gröna och kulturella värden vid omvandlingen av det stationsnära läget.

Lundavägens koloniområde framför att koloniområdet omfattas av riksintresse och att bedömningen av bevarandevärdet och området kvalitet inte beskrivs på ett tillfredsställande sätt i plandokumentets förutsättningsbeskrivning. *Lina Olsson* menar att koloniområdets kulturhistoriska värden är alltför summariskt beskrivna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Lundavägens koloniområde har höga kulturhistoriska värden men omnämns inte i motivet för riksintressets avgränsning. Beskrivningen av koloniområdets kulturhistoriska värden kommer att kompletteras.

Lina Olsson saknar en beskrivning av befintliga parkers och grönområdets värden, bland annat koloniområdet vid Ellstorp. *Josefin Neleryd* önskar att hänsyn tas till befintliga fruktträd inne på Jernhusens mark.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det tidigare koloniområdet vid Ellstorp avvecklades för många år sedan. En inventering av de värden som kvarstår har genomförts och kommer att beaktas i det fortsatta detaljplaneplanarbetet.

Ingvor Johnsson påpekar att det stora grönområdet väster om Kontinentalbanan, som tidigare var ett koloniområde, utgör en viktig mötesplats för hundägare. När området bebyggs önskas en ny samlingsplats i form av en agilitybana, hundcafé, inhägnad rastplats eller likande. Även *Camilla Pierre* lyfter behovet av platser för hundar och hundägare.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Behovet av en ersättningsplats för hundrastning kommer att beaktas i översiktsplanens efterföljande planarbeten.

Jernbusen saknar en definition för gröna gator och gröna platser och hur de gröna gatornas sektioner ser ut. *Denise Melin och Anna-Margrethe Thagaard* önskar en tydligare redovisning av vad som menas med grönstråk.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med exempel på hur gatusektionerna kan se ut inom planområdet.

Lina Olsson noterar att grönyterna vid Gerlachsgatan markerats som ”blandad stad” på strukturkartan men planbeskrivningen omnämner inte detta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kompletteras så att den föreslagna bebyggelsen intill Östervärns stations östra sida framgår tydligare.

Denise Melin och Anna-Margrethe Thagaard noterar att ett grönstråk redovisas genom den tomt där Hemmets Journal tidigare legat och undrar vad som kommer att hända på fastigheten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det förberedande detaljplanearbete som pågick för fastigheten under 2013 har avstannat. Avsikten var att i bebygga fastigheten med bostäder, kontor och samtidigt bibehålla en del småverksamheter. Bottenvåningarna föreslogs få utåtriktade funktioner. Det är oklart om och när detaljplanearbetet återupptas.

VA Syd påpekar att den dagvattenhantering som föreslås på allmän platsmark inte studerats vidare av VA Syd och kommer med största sannolikhet att behöva revideras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret välkomnar ett samarbete med VA Syd för att upprätta en hållbar dagvattenhantering inom planområdet.

Tekniska nämnden efterlyser en luftkvalitetsutredning som visar på kopplingen mellan luftkvalitet och storlek på grönytor.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Luftkvaliteten i urbana miljöer påverkas av en hel rad av olika faktorer såsom vindriktning, klimat, väder, grönområdets läge och storlek, bebyggelsestruktur med mera. Det är inte möjligt att inom ramen för översiktsplanen redovisa den generella kopplingen mellan luftkvalitet och storlek på grönytor. En generell luftkvalitetsbedömning kommer att redovisas i planförslagets miljökonsekvensbeskrivning.

Naturmiljöer

Lina Olsson menar att förlusten av befintliga gröna ytor kan medföra oönskade ekologiska effekter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget medför förlust av vissa gröna miljöer inom planområdet, samtidigt tillkommer nya gröna miljöer som ger ett tillskott av ekologiska kvaliteter. En inventering av de befintliga kvaliteterna har genomförts och kommer att beaktas i det fortsatta planarbetet. Planförslaget

förordar därutöver olika planeringsverktyg som till exempel grönytefaktor och balanseringsmetoden för att behålla och utöka de ekologiska kvalitéerna inom planområdet.

Länsstyrelsen i Skåne konstaterar att Simrishamnsbanans spårområde enligt planhandlingarna temporärt kan utnyttjas för rekreation och biologisk mångfald. Kommande planhandlingar behöver redovisa om detta kan innebära att skyddade arter etableras, vilket i så fall skulle kunna försvåra möjligheten för att införa persontrafik i framtiden och på så sätt vara negativt för riksintresset. *Trafikverket* befarar att ett temporärt utnyttjande av Simrishamnsbanans spårområde för rekreation och biologisk mångfald påtagligt kan försvåra möjligheten att införa persontrafik i framtiden. *Region Skåne* och *Annette Murray* ser positivt på den temporära användningen av Simrishamnsbanesträckningen som ett rekreativstråk. *Burlövs kommun* framför att ifall spårområdet för Simrishamnsbanan temporärt ska utnyttjas till rekreation och biologisk mångfald innan en trafikering sker skulle det kunna undersökas om detta stråk även kan leda in i Burlövs kommun.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det vore olyckligt om rädslan för att rara arter kan komma att etablera sig i Simrishamnsbanans spårområde skulle utgöra grund för att förhindra att ett temporärt grönområde kan komma till stånd. Risken att rara växter slår rot längs banan finns redan idag, utan det planerade grönstråket.

Miljönämnden och *Tekniska nämnden* föreslår att en kartläggning görs över vilka ekosystemtjänster som levereras i dagsläget och vilka tjänster man tänker sig kan bli aktuella om planerna realiserar. Målsättningen bör då vara att ekosystemtjänsternas totala omfattning inte minskar. *Stadsområdesnämnd Norr* efterlyser ett tydligare belysande av möjliga ekosystemtjänster.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget förordar olika planeringsverktyg för att behålla och utöka de ekologiska kvalitéerna inom planområdet, till exempel grönytefaktorn och balanseringsmetoden. En kartläggning av områdets ekosystemtjänster har genomförts och kommer att ligga till grund för planförslaget.

Miljönämnden påpekar att en av planeringsriktlinjerna lyder "Vid ingrepp i ekologiskt känsliga miljöer ska balanseringsprincipen användas i planeringsprocessen". *Miljönämnden* undrar då var gränsen för ekologiskt känsligt område dras och föreslår istället formuleringen "Vid ingrepp i områden där ekosystemtjänster levereras ska balanseringsprincipen användas i planeringsprocessen".

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslagets formulering ändras till "Vid ingrepp som påverkar befintliga naturvärden negativt ska balanseringsprincipen användas".

Vatten

MKB Fastighets AB önskar en större koppling mellan klimatanpassningsfrågan, som berörs i miljökonsekvensbeskrivningen, och planeringsriktlinjerna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Klimatanpassningsfrågan kommer tydligare att belysas planförslaget.

Va Syd framför att uttrycket lokalt omhändertagande ofta tolkas som att omhändertagandet ska ske på privat mark. Rättsläget om vad som går att reglera via detaljplan på privat mark är oklart och uttrycket bör därför ersättas med uttrycket "hållbar dagvattenhantering på allmän platsmark.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stödet i PBL för reglering av dagvatten på privat mark är svagt, men det bör i vilket fall eftersträvas lösningar både på privat mark och allmän plats.

Länsstyrelsen i Skåne noteras att det av planhandlingarna framgår att det redan idag finns behov av nya systemlösningar för att klara starka nederbörds mängder och att dessa situationer bedöms bli allt vanligare. Enligt Länsstyrelsen är det lämpligt att kommande planhandlingar tydligare redovisar ytbehovet för fördröjning av dagvatten och lämplig lokalisering på markanvändningskarta för att skydda befintlig och kommande bebyggelse. *MKB Fastighets AB* framhåller vikten av att hitta kostnadseffektiva sätt att förhindra skador/risker från ökade skyfall. Översvänningszoner bör redovisas och det bör utredas om lokaliseringen av funktioner som kan översvämmas utan stora konsekvenser, som till exempel parker, idrottsplatser och fotbollsplaner, bör placeras till naturligt låglänta delar av planområdet? *Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd* framhåller vikten av att dagvatten inte bara fördröjs utan även renas innan det släpps vidare till recipient. *Vänsterpartiet* önskar värna grönytorna och beakta deras betydelse för dagvattenhanteringen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en redovisning av lokalisering och ytbehov för dagvattenhantering.

Länsstyrelsen i Skåne efterlyser en tydligare redovisning av hur och när åtgärder för att miljö kvalitetsnormerna för vatten ska kunna följas, eftersom det ur planhandlingarna framgår att såväl grundvattnet och ytvattnet kan påverkas. *Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd* framför att en Simrishamnsbana i schakt kommer att medföra behov av pumpning av förorenat dagvatten samt att vattenrörelserna i marken i anslutning till spårområdet också kommer att påverkas. Det kan också påverka ytvatten i kringområdet till schaktet genom att det blir minskad eller ökad tillförsel av vatten. På såväl Simrishamnsbanan som Kontinentalbanan transporteras farligt gods vilket också innebär en ökad risk för förorening av mark och vatten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De geohydrologiska konsekvenser har berörts i Trafikverkets *Järnvägsplan för Simrishamnsbanans olika lokaliseringalternativ* (maj 2014). När järnvägen läggs i tråg ansågs en viss risk för bottenuppträckning föreligga varför spåren bör läggas i en vattentät konstruktion som förankras med dragstag i kalkberget. Ett sådant tråg byggs inom tillfällig spont och med tillfällig avsänkning av grundvattenytan. Marknivåerna längs Simrishamnsbanan kommer att behöva anpassas så att ytvattnet inte rinner ner i tråget.

VA Syd anser att första planeringsriktlinjen under rubriken "Vatten" ska strykas då kapacitetshöjande åtgärder i det befintliga avlopps nätet ingår i VA Syds löpande arbete. Även den fjärde planeringsriktlinjen om att lokalt omhändertagande av dagvatten så långt möjligt ska regleras i detaljplan bör strykas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen har till uppgift att ge en samlad bild av olika aspekter som behöver beaktas för att uppnå planförslagets intentioner. De flesta planeringsriktlinjerna kan uppfattas som självklara för de organisationer som hanterar frågorna dagligen, medan de som arbetar med andra frågor behöver få informationen för att kunna skapa sig en helhetsbild av vad som krävs för att uppnå intentionerna. Ibland är det svårt med gränsdragningen mellan vad som ska redovisas och vad som inte behöver redovisas. I detta fall bedöms redovisningen vara till gagn för förståelsen av ambitionerna.

Kultur- och fritidsaktiviteter

Kirseberg Tillsammans! anser att planförslaget är vagt på punkterna kring aktiviteter och sportmöjligheter och önskar en tydligare redovisning av vad som saknas i stadsdelen idag.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslagets redovisning av förslag på aktiviteter och sportmöjligheter grundar sig på en samlad bedömning av de behov som förväntas uppstå eller som redan idag saknas. Önskemål kan också uppkomma över tid men dessa är svåra att förutse. Avsikten är att planförslaget ska kunna ge utrymme även sådana oförutsedda anspråk.

Kulturnämnden saknar en hänsyn till de befintliga kulturinstitutionerna som finns inom planområdets närområde. De nya samhällsfunktionerna bör komplettera de befintliga kulturinstitutionerna, hellre än att konkurrera ut dem. I annat fall riskerar den nya bebyggelsen att bli en egen stadsdel istället för att inkluderas i Kirsebergs samhörighet och kulturella identitet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdet ger möjlighet till att komplettera befintligt kulturutbud, både temporärt och permanent. Avsikten är inte att konkurrera med befintliga kulturinstitutioner.

Kulturnämnden påpekar att Kirsebergs kulturhus är beläget tätt inpå samrådsförslagets planområde och inrymmer bibliotek, föreningslokaler, medborgarkontor och fritidslokaler för alla åldrar. Planer pågår för ombyggnad av kulturhuset. Evakueringslokalerna kan förslagsvis resultera i ett nytt kulturcenter inom samrådsförslagets planområde.

Stadsområdesnämnd Öster önskar ett tydliggörande av hur stort kulturcentret inom planområdet skulle bli i relation till befintliga kulturinstitutioner i närområdet och hur detta center kan kopplas samman med andra mötesplatser.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Möjligheten att finna evakueringslokaler för ett kulturhus inom planområdet får undersökas tillsammans med fastighetsägaren. Storleken på ett framtida kulturcenter har inte gått att klargöra inom ramen för översiktsplanarbetet, det kommer att behöva studeras vidare i efterföljande arbeten. Planförslaget ger dock möjlighet för en lokalisering inom planområdet.

Kulturnämnden ser positivt på att Järnvägsverkstädernas gamla verkstadslokaler beskrivs som flexibla lokaler med stor byggnadsvolym som kan inrymma kreativa företag men även vara en plats för evenemang, sport och kulturfunktioner. Förhoppningen är att beskrivningen även kommer att ingå i en framtida detaljplan. *Elisabet Werekki* menar att järnverksverkstädernas byggnader skulle kunna inrymma mycket kultur- och fritidsaktiviteter liksom bad, bibliotek, bowling, bollsporter, ev. en vårdcentral och stadsdelsförvaltning, shoppinggalleria etc. Även en del bostäder skulle kunna inrymmas. De har potential att bli en verklig mötesplats.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De gamla verkstadsbyggnaderna är stora och kan rymma många olika funktioner till glädje för såväl området som för hela staden.

Sveriges pensionärsförbund, SPF, önskar att utrymme ska ges även för äldres fritidsbehov, eventuellt en inomhus boulebana. *Lina Olsson* undrar hur behovet av föreningslokaler ska tillgodoses i planområdet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget ger utrymme för olika former av föreningslokaler. De kan till exempel rymmas i den nya bebyggelsens bottenvåningar eller i någon av de befintliga byggnaderna som tidigare haft funktioner kopplade till tågunderhall. Planförslagets genomförandekapitel kommer att utveckla möjligheten för temporär användning av befintliga lokaler. Exakt vilka behov som kommer att kunna tillgodoses går inte att förutse.

Kulturnämnden noterar att det kulturhistoriska värdet med byggnaderna inom planområdet uppmärksammas och att det även ges förslag på användningsområden. Byggnadernas skick och energianpassningsbehov behandlas dock inte, vilket kan få effekter på hyreskostnaderna och därmed även tilltänkta hyresgästskategorier.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Byggnadernas skick kan vara avgörande för deras möjligheter att ges nya funktioner. Bland annat bör eventuella föroreningar uppmärksammas. Stadsbyggnadskontoret för dialog med fastighetsägaren om värdet av att genomföra en inventering av byggnadernas status.

Fritidsnämnden menar att den nya föreslagna fullskaliga fotbollsplanen i den östra delen av planområdet ett positivt tillskott i området. Den bör förses med konstgräs. Detta skulle aktualisera frågan kring en eventuell avveckling av nuvarande grusplan på Bulltofta Idrottsplats till förmån för andra behov. *Tekniska nämnden* instämmer i fritidsnämndens beskrivning av behovet av en fullskalig fotbollsplan. *Jernbusen* och *Lorenzon i Malmö AB* är tveksamma till om det verkligen är rätt lokalisering av en fullskalig fotbollsplan och saknar en analys av behovet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Behovet av en fullskalig fotbollsplan med konstgräs har framförts av såväl fritidsnämnden som tekniska nämnden. Fotbollplanen föreslås bli placerad längs Simrishamnsbanan.

Tekniska nämnden framför att det till grundskolorna kommer det att krävas någon form av sporthall/idrottsanläggning. Enligt LFP (lokalförörjningsplanen) är behovet av sporthallar störst i Innerstaden och Norr. Därför anser fritidsnämnden att det behöver byggas en sporthall var i dessa områden fram till 2019. Om Fritidsförvaltningen är intresserade av att var delaktiga i samutnyttjande av sporthall kommer det att innebära en idrottsanläggning i storleksordning 2000 m² med tillkommande ytor, så som cykelparkering eller övriga ytor, som kan komma att behövas runt byggnaden. *Fritidsnämnden* anser att en sporthall och en gymnastiksal bör anläggas i anknäring till skolorna för att på så vis kunna samutnyttjas på ett effektivt sätt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras så att det framgår att en sporthall ingår i en av grundskolorna och att en gymnastiksal ingår i den andra grundskolan.

Tekniska nämnden framför att skolornas roll som mötesplatser bör stärkas med fritidsgårdar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med att fritidsgårdar kan inrymmas i grundskolorna.

Fritidsnämnden har under en längre tid strävat efter att möjliggöra för spontana fysiska aktiviteter. I detta sammanhang är det positivt att det i planförslaget nämns att utrymme ska skapas för ett antal olika spontana fysiska aktiviteter. *Brf Kvarteret Östergård* saknar en beskrivning av vilka typer av aktiviteter som skulle kunna rymmas i det utpekade aktivitetsstråket, inte bara idrottsaktiviteter vore önskvärt. *Kirseberg Tillsammans!* önskar ett förtydligande av vad som menas med ”spontana fysiska aktiviteter” och framför en oro genusperspektivet inte kan tillgodoses. *Stadsområde Öster* understryker vikten av att vid ett tidigt stadiet planera för flickor och pojkar, kvinnor och mäns kultur- och fritidsbehov.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras så att det tydligt framgår att aktivitetsstråket ska erbjuda plats för rekreation, fritidsaktiviteter och möten. Det går idag inte att specificera vilka aktiviteter som ska ges möjlighet att etablera sig i stråket. I planförslaget poängteras vikten av att involvera de boende i processen och beakta genusperspektivet.

Brf Kvarteret Östergård och *Lina Olsson* undrar hur området direkt söder om Hagstorpsgatan kommer att utvecklas och om planerna medför att idrottshallen och kolonierna kan vara kvar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Idrottshallen söder om Hagstorpsgatan är i dåligt skick och kommer på sikt att avvecklas. Även kolonierna förväntas helt eller delvis avvecklas. Nya lägen för kolonier/odlingslotter redovisas längs Simrishamnsbanan.

Kulturnämnden anser att den tredje planeringsriktlinjen, som gäller samutnyttjande och flexibilitet, bör delas i två punkter för att förtydliga att samutnyttjande inte bara är tillämpligt för fysiska aktiviteter. En ny rad föreslås således innan ”Då fysiska aktiviteter ska...”.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planeringsriktlinjen kommer att formuleras om så att önskvärd tydlighet uppnås.

Trafikkopplingar och prioritering mellan olika trafikslag

Fritidsnämnden är positiv till planförslagets genomgående prioritering av fotgängare och cyklister, med avsikt att binda ihop planområdets delområden samt övriga staden. Den ökade tillgängligheten minskar Malmös barn och ungas beroende av föräldrar, anhöriga och bil för att ta sig till och från fritidsaktiviteter eller evenemang. Detta hör tätt samman med fritidsnämndens ambition att driva jämlika verksamheter, där socioekonomiska förutsättningar inte ska hindra malmöbor från att ha en meningsfull fritid.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Värdet av att bryta befintliga barriärer är stort ur många olika perspektiv.

Lina Olsson önskar en fylligare problembeskrivning av gatunätets och gång- och cykelnätets befintliga utformning, samt trafiksituationen i stort.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att vidareutvecklas med avsikt att uppnå en fylligare beskrivning av planförslagets trafikkonsekvenser.

Denise Melin och *Anna-Margrethe Thagaard* efterlyser en utredning av att anlägga en ny huvudgata längs gamla Simrishamnsbanan så att Södra Bulltoftavägen kan omvandlas till en lokalgata utan genomfartstrafik.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En samförläggning av en ny huvudgata med Simrishamnsbanan är ingen ny idé, den har prövats tidigare. Den redovisas bland annat i Översiktsplan för Malmö 2000. Lösningen har dock visat sig leda till negativa stadsbyggnadskonsekvenser. Gatan kan från ena sidan bara kopplas samman med Singelgatan och Mölledalsgatan och blir därmed i det närmaste ensidigt trafikförsörjd. Den riskerar då att upplevas som en trafikled. I den centrala staden eftersträvas idag låga hastigheter så att gaturummen kan ges en samlande funktion längs vilken det kan lokaliseras service av olika slag. Att bibehålla Södra Bulltoftavägen i dagens läge har därför visat sig var det alternativ som ger bäst förutsättningar för att uppnå en stadsmässighet i trafiksystemet.

Jernbusen menar att det inte enbart är antalet kopplingar över eller under barriärerna som höjer kvaliteten på de barriärbrytande effekterna. I det fortsatta arbetet behövs därför en samlad trafikstrategi med beräkningar av flöden tas fram som kunskapsunderlag. *Gösta Nydrén* framför att det saknas en klar redovisning av planförslagets trafikkonsekvenser och att det är viktigt eftersom närområdet genomkorsas av mycket biltrafik och att de boende därför är hårt belastade av buller och dålig luft. *Brf Kvarteret Östergård* saknar en redovisning

av trafikmängderna som kan komma att ändras i stadsdelen, framför allt på Södra Bulltoftavägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Mängden planskildheter med Simrishamnsbanan har stor betydelse för hur de boende i närområdet kommer att uppfatta järnvägens barriärverkan. En tydligare redovisning av planförslagets trafikkonsekvenser kommer att tillföras planförslaget och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen.

Region Skåne ser positivt på att tunnlar föreslås under den högt belägna Kontinentalbanan men vill i sammanhanget påpeka vikten av att beakta den upplevda tryggheten, främst ur ett jämställdhetsperspektiv, vid planering och utformning av tunnelarna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utformningen av de föreslagna tunnelarna under Kontinentalbanana är viktig ur trygghetssynpunkt. Detta kommer att lyftas fram i planförslaget men tunnelarnas slutliga utformning kommer att avgöras i ett senare planeringsskede.

Miljönämnden, Jernhusen och Lorenzön i Malmö AB önskar att även Mobility Management lyfts fram för att skapa intresse och kunskap om att använda sig av transportmedel som gynnar stadsmiljön och klimatet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Mobilitetsåtgärder kommer att lyftas fram som en viktig planeringsaspekt i det fortsatta planarbetet. Även den nu antagna Trafik- och mobilitetsplanen kommer att utgöra underlag för översiktsplanens redovisning av trafiken i området.

Miljönämnden vill att cykelns roll tydliggörs och utvecklas. *Tekniska nämnden* anser att det saknas ett kapitel om cykeltrafik där vikten av prioriterade cykelbanor längs med huvudgator och bra förbindelser till målpunkter ytterligare kan poängteras. Längs Lundavägen och Södra Bulltoftavägen är det särskilt viktigt att se till cyklisters framkomlighet. Även gångtrafik behöver ett eget kapitel där viktiga stråk och strategier beskrivs.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En klarare redovisning av cykeltrafikens och gångtrafikens betydelse och villkor kommer att tillföras planförslaget.

Fredrik Hermodsson önskar ingen separat cykelbana längs Vattenverksvägen eftersom den är trevligt att gå & köra på, med trädplanteringar utmed vägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget föreslås ingen ny cykelbana längs Vattenverksvägen.

Ewa Jäderlund och *Katarina Nastos Persson* önskar åtgärder på Norra Bulltoftavägen som leder till trygga och säkra vägar för barnen som tar sig mellan skolor, bibliotek och hem igen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget föreslås inga förändringar längs Norra Bulltoftavägen, då det ligger utanför planområdet.

Sociala resursnämnden vill särskilt lyfta tillgänglighetsaspekten för personer med funktionsnedsättning och att det vid planering av staden är viktigt att ständigt beakta hur staden kan vara tillgänglig för alla.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget lyfter på flera platser upp vikten av god tillgänglighet, även om detaljutformningar löses först i ett senare planeringsskede.

Parkering Malmö förespråkar en Park&Ride-lösning vid Östervärns station så att resande norrifrån kan parkera bilen där och sedan ta sig sista biten till stadskärnan med tåg. *Parkering Malmö* konstaterar att det därmed är viktigt att inte bara se till områdets egna

parkeringsbehov utan också beakta stadens övergripande utmaningar för att hantera den tillväxt som kommer att ske.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmös trafik- och stadsmiljö skulle må bättre av att färre norrifrån använde bilen till och från staden. Bäst vore om dessa resenärer lämnade bilen vid en station närmare sin startpunkt. Idag finns stationer i såväl Burlöv, Åkarp och Hjärup. Ytterligare stationer planeras, exempelvis i Lomma. Effekten av en infartsparkering vid Östervärns station, så nära slutmålet för de flesta resenärerna, måste därutöver bedömas som liten.

Jernhusen, Lorenzon i Malmö AB och Kirseberg Tillsammans! förordar en låg parkeringsnorm. Jernhusen menar att det enligt planförslaget ska vara möjligt att studera kantstensparkering för publika aktiviteter och önskar en modell för hur detta kan påverka parkeringsnormen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdets centrala och stationsnära läge ger förutsättningar till ett lågt bilinnehav, och därmed parkeringskrav som är anpassade efter detta. Parkeringsbehovet är dock beroende av flera faktorer som prövas individuellt för varje enskilt byggprojekt. Fastighetsägarna ska enligt parkeringspolicyn lösa det parkeringsbehov som uppstår. Parkeringsfickor längs allmänna gator är till för allmän angöring och korttidsparkering och kan normalt inte tillgodoräknas fastighetens behov vid planläggning. En ny parkeringspolicy och parkeringsnorm är under framtagande men grundprincipen ligger fast.

Jernhusen anser att förslaget med parkeringshus längs järnvägen är bra men att det kan ge långa parkeringsavstånd för handikappade, varför handikapparkering längs kantsten bör prövas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Parkeringslösningar för funktionshindrade kommer att behöva studeras vidare i efterföljande planeringskedan.

Denise Melin och Anna-Margrethe Thagaard framför att det i samband med öppnandet av Fehmarnbelt förbindelsen 2024 riskerar att bli en kraftig ökning av godstrafiken på Öresundsbron och Kontinentalbanan, så vida inte den yttre godsbanan byggs innan dess. Hur förbereder sig Malmö stad inför detta?

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Fehmarnbelt förväntas göra det attraktivare att transportera gods via järnväg. I väntan på att en ny förbindelse skapats mellan Helsingborg och Helsingör kommer trafiken att ledas via Malmö, något som staden varit medvetna om sedan länge. Malmö har därför förespråkat en yttre gods bana parallellt med Yttre Ringvägen. Ett reservat för denna bana finns redovisad i Malmös kommuntäckande översiktsplan.

Denise Melin och Anna-Margrethe Thagaard undrar hur antalet godstransporter på Simrishamnsbanan kan styras så att det endast blir 1-2 godstransporter per dygn, så som det anges i planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Simrishamnsbanan mellan Malmö och Staffanstorp rustades upp 2001 i avsikt att kunna trafikeras av godståg. Efterfrågan var dock så liten att trafikeringen avslutande redan efter något år.

Stadsbyggnadskontoret kan inte se att det skulle uppkomma behov av att reglera Simrishamnsbanan för tung trafik. I *Järnvägsplan för Simrishamnsbanan* (maj 2014) framför Trafikverket att det inte finns behov av att anpassa banan för godstrafik.

Lokal och regional kollektivtrafik

Denise Melin och Anna-Margrethe Thagaard undrar vad som händer med planområdet om Malmöringen inte får trafikeringstillstånd, Simrishamnsbanan inte kan finansieras och det yttre godsspåret inte byggs.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planrådets centrala läge i staden gör att en omvandling till ett effektivare markutnyttjande stödjer stadens långsiktiga planeringsinriktning. Detta gäller oavsett om det blir någon trafikering av Malmöpendeln (före detta Malmöringen), Simrishamnsbanan eller tillkomst av en yttre godsbana. Det centrala läget gör att fler får nära till service och kan cykla och gå för att utföra sina ärenden. En trafikering av järnvägarna enligt planförslaget, skulle dock ytterligare förbättra förutsättningarna för en hållbar stadsutveckling. Vinsterna bedöms vara så stora att ett reservat för Simrishamnsbanan kommer att hållas även om en den inte trafikeras i närtid.

Miljönämnden undrar om Malmöringens verkligen kan vara i drift 2015/2016.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmöringen har ersatts och det planeras istället för en Malmöpendel som leder trafik från Malmö Centrals banhall via Kontinentalbanan och Citytunneln vidare norrut. Översiktsplanen kommer att justeras med den senaste bedömningen av trafikstarten.

Trafikverket har inte utrett möjligheten att åstadkomma direkta persontågförbindelser mellan Lund och Köpenhamn via Östervärns station men konstaterar att en sådan koppling kan vara en möjlighet för att hantera en situation när Citytunneln når sitt kapacitetstak. *Burlövs kommun* ser att resandeutbytet och pendlingen mellan Burlöv och Kirseberg kan komma att öka om planförslaget genomförs. *Burlövs kommun* ser därför positivt på strävan att tekniskt åstadkomma persontågtrafik från Östervärns station norrut på stambanan mot Lund. *Lunds kommun* framför att en koppling mellan Lund och Köpenhamn via Kontinentalbanan och Östervärns station kan vara en möjlighet då Citytunneln når sitt kapacitetstak. En sådan regional koppling kan stärka många lundabors möjlighet att smidigt nå exempelvis arbets- och studieplatser i Malmö och vice versa.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns goda skäl att mer noggrant studera möjligheten att åstadkomma direkta persontågförbindelser mellan Lund och Köpenhamn via Östervärns station.

Trafikverket påpekar att de inte har utrett möjligheten för en ny tågstation vid Sjölundaviadukten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En station vid Sjölundaviadukten kan ge många positiva effekter för den östra delen av staden. Stadsbyggnadskontoret har låtit genomföra en första studie över möjligheterna att fysiskt åstadkomma stationen. Fortsatta studier kommer att krävas men det finns i dagsläget inget som entydigt avfärdar förslaget. Stationsläget ligger visserligen utanför planområdet men det finns goda skäl att i andra sammanhang utreda möjligheterna och effekterna tillsammans med Trafikverket.

Tekniska nämnden påpekar att informationen om Simrishamnsbanan bör uppdateras. *Trafikverket* har upprättat en samrådshandling för järnvägsplan (daterad maj 2014), men därefter avbrutit planläggningen, då projektet inte finns med i den nationella planen för transportsystemet för perioden 2014-2025. De reservat som behövs för Simrishamnsbanan måste tydligt pekas ut i den fortsatta planeringen. *Lina Olsson* påpekar att *Trafikverkets* bedömning av Simrishamnsbanans status och prioritering i den nationella inriktningsplaneringen bör beskrivas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med information om genomförd järnvägsplan och Trafikverkets syn på Simrishamnsbanan i den nationella planeringsinriktningen.

Jernbussen anser att det är viktigt att behålla ett reservat för en framtida Simrishamnsbana. Det bör dock begränsas till att vara enkelspår och endast avsett för persontrafik.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Trafikverket slutförde under maj 2014 en järnvägsplan för Simrishamnsbanan. I denna förutses att ett enkelspår klarar den tågtrafikering som planeras. Planförslaget kommer att anpassas till järnvägsplanens slutsats och endast redovisa reservat för ett enkelspår för persontrafik.

Sveriges Pensionärsförbund, SPF, menar att Simrishamnsbanan bör förläggas i tunnel så att ett effektivare markutnyttjande kan åstadkommas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Kostnaderna för Simrishamnsbanan har bedömts som förhållandevis höga. Att lägga banan i schakt den sträcka som passerar Kirseberg har i Trafikverkets järnvägsplan bedömts kosta cirka 500 miljoner kronor, en tilläggskostnad som Trafikverket menar att kommunen ska hantera. Ytterligare kostnader har i dagsläget inte ansetts motiverat.

Lina Olsson undrar om det är möjligt att anlägga fler stationer i framtiden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Förutom Östervärns station och det mer långsiktiga förslaget med en station vid Sjölundaviadukten så planeras inga ytterligare tågstationer inom planområdets närhet.

Region Skåne ställer sig bakom alternativet med en ny huvudaxel för kollektivtrafik längs Östervärnsgatan, Södra Bulltoftavägen och vidare mot norrut mot centrala Kirseberg och Segevång. *Jernbussen* anser att möjligheten att lägga kollektivtrafik på Östervärnsgatan skall vägas mot möjligheten att använda den småskaliga ”skyddade” gatan som stråk för gående och cyklister till Värnhemstorget istället. *Brf Kvarteret Östergård* undrar om den planerade Spårvägen i Södra Bulltoftavägen medför att gatan måste breddas eller om spår och biltrafik ska blandas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I samband med genomförandet av Sverigeförhandlingen kommer utökade studier göras avseende kollektivtrafikens sträckningar och utrymmeskrav. Längs stora delar av Södra Bulltoftavägen är en breddning inte realistiskt på grund av befintlig bebyggelse. Körning av kollektivtrafik i blandtrafik kommer därför att behöva ske. Östervärnsgatan är väsentlig för fotgängare och cyklister som ska mellan planområdet och Värnhemstorget. Planförslaget förordar därför en kollektivtrafik till Värnhemstorget via Nobelvägen och Sallerupsvägen.

Sveriges Pensionärsförbund, SPF, förordar ett tunnelbanenät som förbinder järnvägsstationerna med olika busscentra och affärscentra istället för spårvägar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadens kollektivtrafiksystem byggs ut allt eftersom kapacitet behöver tillföras systemet. Ett tunnelbanesystem är mycket kostsamt, det är fem- till tio gånger så dyrt per kilometer jämfört med ett spårvägssystem, och har bedömts resultera i en överkapacitet som inte är motiverad.

Trafikverket påpekar att de inte har utrett en duospårväg mellan Malmö och Staffanstorps.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Möjligheten att trafikera Simrishamnsbanan med duospårväg visar på planförslagets robusthet i att möta olika utvecklingsscenarier. Om duospårväg blir aktuellt så behöver det studeras vidare, samtidigt som det inte omöjliggjorts av planförslaget.

Lina Olsson påpekar att diskussionerna om spårvagnsförbindelser som pågått inom ramen för SPIS borde ingå i redovisningen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Diskussionerna inom det regionala samarbetet SPIS (Spårvagnar i Skåne) har hittills enbart berört de skånska städernas allra första etapper, och där ingår för Malmös del inte en spårvägslinje genom Kirseberg.

Stadskontoret menar att framtida höghastighetståg, enligt Sverigeförhandlingens uppdrag, bör beaktas då området inte ligger så långt från Malmö C.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Att trafikera Malmö centralstation med höghastighetståg ger många goda effekter för staden som helhet. Andra mer närliggande förutsättningar medför dock betydligt större påverkan på planförslaget bebyggelse och struktur.

Brf Kvarteret Östergård efterlyser en redovisning av framtida busslinjer och lägen för busshållplatser.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget redovisas ett förslag till busslinjedragning av stombusslinjerna och tillhörande hållplatser.

Hållbar avfallshantering

Kulturnämnden rekommenderar att den föreslagna kvartersnära återvinningscentralen förläggs i närheten av den framtida kulturcentralen, eftersom dessa verksamheter kan dra nytta av varandra. Exempelvis kan workshops och seminarier kring återbruk med fördel arrangeras i kulturcentralen, vilket skapar positiva synergieffekter för båda parter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är viktigt att den föreslagna kvartersnära återbrukscentralen placeras så att den blir enkel att nå och ger mervärden i stadsdelen. Det kan bland annat ske med en placering nära andra viktiga målpunkter, som då i sin tur skulle stärkas.

Miljönämnden vill betona vikten av att även i bostaden förbereda plats för olika avfallsfraktioner.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplaneförslaget poängterar vikten av fastighetsnära insamlingsmöjligheter för avfall som uppkommer i vardagen.

SYSAV förväntar sig ett ökat krav på sortering varför översiktsplanen behöver ta höjd för detta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ett ökat sorteringskrav är välkommet och översiktsplaneförslaget visar på olika sätt att underlätta för detta med kvartersnära återbrukscentral, återvinningsstation och fastighetsnära insamling.

SYSAV framhåller vikten av att skapa en stadsmiljö framkomlig för avfallstransporter, så att till exempel backningsrörelser undviks.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är viktigt att avfallstransporterna kan ta sig fram i stadsmiljön på ett säkert och tryggt sätt. I planförslaget anges därför att återvändsgator ska undvikas.

SYSAV påminner om att en ny Avfallsplan för Malmö Stad och Burlövs kommun är under framtagande, med sikte på att bli antagen i slutet av 2015. De i översiktsplanen angivna målen behöver justeras efter detta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen kommer att justeras och hänvisa till den nya avfallsplanen för Malmö stad och Burlövs kommun.

Kirseberg/Segenvångs socialdemokratiska förening påtalar vikten av att tillvarata och återanvända byggnadsmaterial från de byggnader som inte kan sparas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är av stor vikt att byggnadsmaterial från tidigare byggnader tas tillvara, eventuella föroreningar måste dock beaktas. En planeringsriktlinje som bejakar innovativa sätt att minska avfallsmängden kommer att tillföras planförslaget.

Resurseffektivt byggande och lokalt producerad energi

Kulturnämnden påpekar att Malmö stad, tillsammans med bl.a. riksantikvarieämbetet, har deltagit i ett EU-projekt vid namn Co.olbricks, där ramar för att minska miljöpåverkan och energianvändningen i kulturhistoriskt värdefull bebyggelse tagits fram. Kulturnämnden förordar att dessa riktlinjer, tillsammans med de andra fastställda miljöprogrammen, följs i den fortsatta utvecklingen med planområdets befintliga byggnader. *Jernhusen* anser att de angivna programmen om resurseffektivt byggande kan vara målsättningar för utbyggnaden men inte att de är styrande dokument på Jernhusens fastigheter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplaneförslaget kommer att kompletteras med information om att energieffektivisering av kulturhistoriskt värdefulla byggnader kräver särskild hänsyn.

Miljönämnden framhåller att resurseffektivt byggande inte enbart handlar om energi utan även om att bygga på ett effektivt sätt med sunda och säkra materialval som inte utgör någon risk för miljö och människors hälsa. *Tekniska nämnden* framför att faktexten på sidan 35 om Miljöprogram SYD bör kompletteras med följande text (eventuellt något kortare). "Fastighetskontoret har ställt krav på att Miljöbyggprogram Syd följs i alla nyproducerade bostäder på kommunal mark. På grund av ändringar i Plan- och bygglagen kan kommunerna från årsskiftet inte ställa egna tekniska egenskapskrav. Det innebär att Malmö Stad inte längre kan ställa krav på Miljöbyggprogram Syd i nya markanvisnings- och köpeavtal i samma utsträckning som tidigare. Det är dock fortfarande möjligt att använda programmet t ex då kommunen bygger i egen regi eller upplåter mark med tomträtt. Under hösten 2014 har Lund och Malmö diskuterat framtiden för hur Miljöbyggprogram Syd kan utvecklas utefter de nya förutsättningarna. Stadsbyggnadskontoret har fått i uppdrag av stadsbyggnadsnämnden att i samarbete med Lund arbeta fram en förändrad modell för programmets framtid."

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Att nya byggnader uppförs på ett resurseffektivt sätt och med sunda och säkra material är av stort värde. Miljöbyggprogram Syd har ersatts av en miljöbyggstrategi, vilken kommer att framgå av planförslaget.

Risk, säkerhet och markföroreningar

Räddningstjänsten Syd framför att transporter av farligt gods och förekomsten av farliga ämnen i diverse verksamheter gör att en riskanalys bör tas fram redan i detta tidiga skede för att klargöra förutsättningarna för markanvändningen så att säkerheten beaktas. Eftersom ingen sådan riskanalys har tagits fram kommer riskerna att behöva utredas i flertalet framtida detaljplaner för området. *Länsstyrelsen i Skåne* anser att översiktsplanen måste redovisa hur föreslagen markanvändning ska kunna göras lämplig i relation till risker kopplade till farligt godsleder och godsbangård. Det är olämpligt att hänskjuta frågorna till kommande detaljplaner då åtgärder som kan krävas troligtvis berör flera delar av planområdet och därför bör hanteras i ett större sammanhang. Även om exakta åtgärder inte är möjliga att reglera i översiktsplanen har planhandlingarna att visa till exempel hur nära en bostadsbebyggelse är önskvärd och möjlig att lägga järnvägsstråken, vilka åtgärder

som då är rimliga att vidta samt hur dessa är tänkta att säkerställas vid kommande plan- och lovgivning. Länsstyrelsen anser att det inte går att bedöma markens lämplighet utan en sådan redovisning. *Trafikverket* framför att alla bostäder som kan komma att påverkas av järnvägen ska ingå i en riskanalys, inte bara de som ligger närmare än 30 meter från järnvägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Med avsikt att förenkla detaljplaneprocessen har det i Malmös kommuntäckande översiktsplan angivits uppmärksamhetsavstånd för bebyggelse längs väg och järnväg som trafikeras med farligt gods. För bebyggelse som ligger bortom dessa uppmärksamhetsavstånd behöver ingen ytterligare riskhänsyn tas. För bebyggelse som ligger inom uppmärksamhetsavståndet behöver en riskanalys utföras. Resultatet av dessa analyser är starkt kopplade till byggnadernas utformning (typ av stomme, andel fönster, höjd, funktion med mera) och bebyggelsens struktur (kvartersindelning, byggnadens orientering med mera). I planförslaget anges att samtliga bostäder som ligger närmre järnvägsbankens släntfot än 80 meter, ska ingå i en riskanalys. Planförslaget kommer att tydliggöra ambitionen att bygga markeffektivt utan att för den skull äventyra malmöbornas säkerhet. Exempel på säkerhetshöjande åtgärder kommer att anges men de angivna uppmärksamhetsavstånden bedöms vara en tillräckligt god utgångspunkt för en detaljplaneprocess. Huruvida en byggnad placeras 40 eller 50 meter från järnvägen kan inte anses vara avgörande för länsstyrelsens bedömning av planförslagets planeringsinriktning.

Räddningstjänsten Syd vill förtydliga att de säkerhetsavstånd som anges mot järnvägen endast fungerar om transportleden utgör den enda riskkällan. Finns det fler riskkällor ackumuleras risken och då blir andra avstånd för acceptabel risk aktuella.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Förutom godsbangården och kontinentalbanan finns det idag inga verksamheter som medför betydande risk för den planerade bebyggelsen inom planområdet.

Jernbusen uppmärksammar att bebyggelsen kan placeras närmre järnvägen än vad uppmärksamhetsavståndet anger men vill understryka att riskanalyser kan utföras med andra måttstockar än Riktsam (2007).

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Riskanalyser ska påvisa att riskerna inte är större än vad som kan godtas. En första riskbedömning sker med de uppmärksamhetsavstånd som Malmö stad har antagit. Om bebyggelse placeras närmre riskkällan rekommenderar Malmö stad den bedömningsprocess som länsstyrelsen redovisar i Riktsam (2007).

Burlövs kommun noterar att Malmö stad vill reducera godstrafiken på Kontinentalbanan och verkar för ett yttre godsspår. Burlövs kommun har inte avsatt mark i översiktsplanen för ett yttre godsspår. Ett yttre godsspår skulle innebära ytterligare barriärer, en till bullerkälla och infrastruktur på odlingsmark i Burlövs kommun vilket kommunen ställer sig negativa till.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad har sedan tidigare noterat Burlövs ställningstagande men finner ändå att reservatet för en yttre gods bana längs Yttre Ringvägen är en god lösning för regionens godstransporter på järnväg.

Räddningstjänsten Syd noterar att det av samrådshandlingarna framgår att en riskanalys behöver tas fram då ny bebyggelse ska ske inom de angivna uppmärksamhetsavstånden från godsbangården. Analysen ska visa hur bebyggelsen kan skyddas och godsbangårdens fortsatta verksamhet kan säkerställas. Räddningstjänsten Syd ställer sig dock tveksam till att fortsätta analysera risker som redan är analyserade. I planområdet kan inga riskreducerande åtgärder som minskar sannolikheten för en olycka på rangerbangården vidtas utan denna

fråga ägs av Trafikverket. Möjligheten att vidta konsekvensreducerande åtgärder är också begränsad. Eftersom det handlar om långa avstånd är det främst ett utsläpp av farliga gaser som kan påverka planområdet. En väg att gå skulle kunna vara att Malmö stad och Trafikverket undersöker möjligheten att flytta delar av verksamheten, t.ex. hanteringen av gas, till ett bättre lämpat område. Det borde ge upphov till betydligt kortare uppmärksamhetsavstånd och en robustare samhällsutbyggnad.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är riktigt som Räddningstjänsten Syd framför, att det inte går att föreslå åtgärder inom planområdet som minskar sannolikheten för att olyckor ska uppstå inom bangårdsområdet. I Trafikverkets *Riskanalys för Malmö rangerbangård (2013)* redovisas däremot ett flertal åtgärder som kan vidtas inom bangårdsområdet, med avsikt att minska risken för olyckor. Planområdet har nu avgränsats så att det endast gränsar till bangårdens uppmärksamhetsavstånd. De delar som ligger inom uppmärksamhetsavståndet redovisas omvandlingsbart först bortom översiktsplanens tidshorizont. Inför en sådan omvandling behöver en dialog mellan kommunen, Trafikverket och räddningstjänsten upprättas kring frågan. Sannolikt har det då vidtagits säkerhetshöjande åtgärder i enlighet med Trafikverkets *Riskanalys för Malmö rangerbangård*. Det skulle ge nya förbättrade förutsättningar för tillkommande bebyggelse.

Räddningstjänsten Syd önskar vara delaktiga i framtida utredningar gällande eventuell spårvägstrafik i Malmö stad. Frågor som är av intresse är framförallt framkomlighet och uppställning av höjdfordon samt möjlighet till räddningsinsats vid spårvagnsrelaterade olyckor.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ett införande av spårväg ligger inte nära förestående. Räddningstjänsten Syd kommer att bjudas in i kommande utredningar när det blir aktuellt.

Räddningstjänsten Syd framhåller att det vid trädplantering längs med fasaderna till befintlig bebyggelse är viktigt att utrymningsmöjligheterna med räddningstjänstens fordon beaktas i ett tidigt skede och att Räddningstjänsten Syd rådfrågas vid oklarheter. Ny bebyggelse kan däremot dimensioneras på annat sätt än genom utrymning med hjälp av räddningstjänsten. Ett sådant ställningstagande bör tas i ett tidigt skede av planläggningen och behöver vara tydligt för exploitörer och byggherrar eftersom det påverkar den byggnadstekniska projekteringen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är av stor vikt att utrymningsmöjligheter från bebyggelsen säkerställs. Det sker i detaljplanarbetet och kan ske på ett sätt som inte förhindrar trädplanterade gator.

Miljönämnden framhåller att även de byggander som ska stå kvar behöver undersökas om det förekommer några olämpligt höga halter av något ämne. *Räddningstjänsten Syd* vill understryka att det är möjligt att använda befintliga lokaler så länge de är ändamålsenliga och brandskyddskraven uppfylls. Om lokalerna avses för fler än 150 personer ställs höga krav på byggnadens bärighet, utrymningslarm och utrymningsvägar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen kommer att kompletteras med en skrivning om behovet av att undersöka befintliga byggnaders förutsättningar att användas för olika ändamål.

Länsstyrelsen i Skåne anser att planhandlingarna tydligare i karta och text ska redovisa vilka områden/platser som kan antas vara förorenade av pågående eller nedlagda verksamheter. Länsstyrelsen menar vidare att planhandlingarna i större utsträckning ska visa planområdets eventuella känslighet för spridning av föroreningar, vad som kan vara områdestypiskt och om det finns verksamheter som avseende föroreningar är olämpliga

inom området. I sammanhanget kan ”Inventering och riskklassning av Kirsebergsstaden i Malmö enligt MIFO-modellen fas 1” (Skandevall, 2001) vara värdefull som underlagsmaterial. Enligt MKBn har en översiktlig markmiljöinventering gjorts med utgångspunkt från befintlig markanvändning och utifrån riktvärdet för mindre känslig användning. Länsstyrelsen kan inte se av planhandlingarna att undersökningarna har inneburit några uttryckliga ställningstaganden eller krav på åtgärder för föreslagen markanvändning inom planområdets olika delar. *Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd* påpekar att det inom planområdet finns läckande markföroreningar som behöver saneras för att förhindra förorening till grundvatten men även till ytvatten och vidare ut i havet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Miljöförvaltningen har bedömt att det i översiktsplaneskedet inte finns motiv att kräva ytterligare undersökningar eller åtgärder inom området. Den översiktliga markmiljöinventering som gjorts är dock så pass översiktlig att den måste kompletteras med mer detaljerade provtagningar i samband med exploatering inom området. Detta för att säkerställa att sanering genomförs i den omfattning som krävs för att förhindra föroreningarna att spridas och för att genomföra planförslaget intentioner.

Buller och luftföroreningar

Länsstyrelsen i Skåne noterar att det av planhandlingarna framgår att åtgärder för att hantera buller kan komma i konflikt med åtgärder för att motverka överskridanden av miljökvalitetsnormer för luft, men hur avvägningen mellan dessa frågor ska hanteras framgår inte. Länsstyrelsen anser vidare att kommande planhandlingar tydligare måste redovisa de områden där MKN luft riskerar att överskridas, vilka åtgärder som kan vara aktuella för att hantera frågan och i vilka sammanhang dessa åtgärder kommer att genomföras. I sammanhanget bör även trafikreglerande åtgärder som skapar marginaler till MKN luft övervägas. Det kan finnas konflikter mellan åtgärder för att hantera MKN luft i relation till buller som inte har hanterats ytterligare. *Region Skåne* påpekar att planförslaget syftar till att skapa förutsättningar för en tät stad med många människor som bor och verkar i närheten av trafikerade gator och spår. Buller och luftföroreningar har stor påverkan på människors hälsa och förutsättningar för ett gott liv. Det finns stora möjligheter att skapa hälsosammare miljöer genom en bättre trafikplanering och ökat fokus på gång, cykel och kollektivtrafik, men planförslaget hade vunnit på att belysa denna problematik tydligare.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planhandlingarna och miljökonsekvensbeskrivningen kommer att redovisa de områden där miljökvalitetsnormerna för luft riskerar att överskridas. De konflikter som finns mellan de åtgärder som begränsar effekten av dålig luftkvalitet och de åtgärder som krävs för att hantera bullerproblematiken kvarstår dock, en statlig vägledning vore till stor hjälp för kommunerna.

Miljönämnden framhåller att luftföroreningsnivåerna inte bara ska beaktas utifrån miljökvalitetsnormerna utan även utifrån preciseringarna i det nationella miljökvalitetsmålet ”Frisk luft”.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen tar sin utgångspunkt i att inte överskrida i de faktiska normer som är uppsatta för luftföroreningar. På vissa hårt belastade gator blir det annars svårare att genomföra en utbyggnad. Arbetet med att nå miljökvalitetsmålet beror väl så mycket av utvecklingen av fordon och alternativa drivmedel, som avgörs på nationell nivå.

Länsstyrelsen i Skåne framför att det saknas riktlinjer och vägledning för hur bullersituationen ska hanteras inom planområdet som helhet och i sina delar. Åtgärder som att byggnader med kontor och handel ska kunna fungera som skydd för bakomliggande bostadsbebyggelse nämns, men det framgår inte var denna lösning är möjlig eller lämplig. Andra åtgärder såsom hastighetssänkningar framgår inte.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utställningsförslagets genomförandekapitel kompletteras med de bullerkällor mot vilka skyddande byggnader kan komma att behöva placeras.

Länsstyrelsen i Skåne anser att det är relevant att i kommande planhandlingar förhålla sig till den nya förordning om trafikbuller vid bostadsbyggnader som börjar gälla den 1 juni 2015, vilket har betydelse för detaljplaner som påbörjas från och med den 2 januari 2015.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utställningsförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen kommer att förhålla sig till de gällande förordningar som antogs efter det att samrådsförslaget togs fram.

Trafikverket framför att de riktvärden som finns för trafikbuller ska följas och att hänsyn ska tas till vibrationer och elektromagnetiska störningar från järnvägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Åtgärder för att klara antagna riktvärden kommer att utredas då det klarlagts vilken sorts bebyggelse som kommer att uppföras i anslutning till bullerkällan. Hänsyn kommer att tas till vibrationer och elektromagnetiska störningar.

Miljönämnden menar att det är otydligt vad som avses när ett bullerskydd ska ha en ”stadsmässig och yteffektiv utformning”.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Bullerskydd som är stadsmässiga och yteffektiva avser lösningar med plank, murar, glasskärmar eller dylikt, som tar liten plats och kan anpassade efter stadsbildens krav, inte tvärt om. Även tekniska lösningar på byggnadernas fasader kan vara lämpliga för att lösa bullerproblematiken.

Miljönämnden saknar en riktlinje som lyfter fram möjligheten att låta gröna väggar, tak, plank, avskärmningar etc. användas för att bidra till ökad grönska samtidigt som det bidrar till förbättrade luft- och bullersituationen. Synpunkten gäller även för miljökonsekvensbeskrivningen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen kommer att kompletteras med en skrivning om att bullerskydd och vegetation kan förbättra buller- och luftsituationen.

Riksintressen

Länsstyrelsen i Skåne vill påminna om att planförslaget ska redovisa hur riksintressena ska tillgodoses och en sådan analys måste ta avstamp i riksintressenas värdebeskrivning och att planförslaget redovisar eventuella åtgärder som krävs för att riksintressena ska kunna tillgodoses. *Länsstyrelsen i Skåne* och *Trafikverket* noterar att påverkan på riksintressena endast har redovisats på en översiktlig nivå i nuvarande planhandlingar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen redovisar stadens intentioner avseende riksintressena. Planförslagets redovisning av tillgodoseendet av riksintressena håller högre detaljeringsnivå än riksintressenas synnerligen kortfattade värdebeskrivningar. Den samlade bedömningen är att planförslaget inte påtagligt hotar riksintressena.

Länsstyrelsen i Skåne och *Trafikverket* framhåller att tillkommande bebyggelse och förändrad markanvändning inte ska påverka riksintressena på ett sätt som medför nya begränsningar för dagens eller framtida tågtrafik. Länsstyrelsen anser att kommande planhandlingarna tydligare måste ge vägledning och ange riktlinjer för hur markanvändningen närmast järnvägen ska regleras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En av översiktsplanens viktigaste uppgifter är att visa på en god avvägning mellan olika allmänna intressen.

Stadsbyggnadskontoret menar att Kirseberg utgör en mycket central del av staden, vars mark måste användas på ett effektivt sätt så att fler bostäder och arbetstillfällen kan uppföras i ett stationsnära läge. För att möjliggöra detta förordar planförslaget att bebyggelsen uppförs med en funktion och utformning som anpassas efter närliggande riksintressen och deras utvecklingsmöjligheter. Detta är en gemensam målbild som Malmö stad och Trafikverket har för området kring Östervärns station och som redovisats i den järnvägsplan som Trafikverket utarbetat för Simrishamnsbanan år 2014. För att uppnå detta har Malmö stad av riskhänsyn angivit uppmärksamhetsavstånd längs järnvägar som trafikeras med farligt gods, så som Kontinentalbanan. Uppförs bebyggelse närmre järnvägen än det avstånd uppmärksamhetsavståndet anger ska en riskanalys genomföras. Exakt hur nära järnvägen som byggnaderna kan placeras är starkt kopplat till de enskilda byggnadernas utformning (typ av stomme, andel fönster, höjd, funktion med mera) och bebyggelsens struktur (kvartersindelning, orientering med mera). Det går inte att idag förutse alla de parametrar i kommande byggprojekt som påverkar riskbilden. Riskanalyserna har till uppgift att dels säkerställa en trygg miljö för dem som vistas nära järnvägen men också säkerställa järnvägens framtida utvecklingsmöjligheter. Bebyggelsens placering och utformning regleras i detaljplan.

Länsstyrelsen i Skåne önskar att det framgår hur hänsynsområden avseende hantering av farligt gods inom Malmö bangård är tänkta att hanteras vid kommande lovgivning och vilka åtgärder som kan komma att krävas för att göra föreslagen markanvändning lämplig.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdets avgränsning har ändrats så att ingen del ligger inom uppmärksamhetsavståndet till godsbangården. De delar av planområdet som berörs av riskhänsyn till godsbangården ligger längst i norr och redovisas i planförslaget som omvandlingsbart först bortom översiktsplanens tidshorisont. I Trafikverkets *Riskanalys för Malmö rangerbangård* redovisas ett flertal åtgärder som kan vidtas inom bangårdsområdet, med avsikt att minska risken för olyckor. Innan en omvandling av berört område kommer till stånd behöver en dialog mellan Malmö stad, Trafikverket och räddningstjänsten upprättas kring vilken hänsyn till bangårdens riskbild som behöver tas. Troligen har det då vidtagits säkerhetshöjande åtgärder i enlighet med Trafikverkets *Riskanalys för Malmö rangerbangård*. Det skulle ge nya förbättrade förutsättningar för den tillkommande exploateringen.

Länsstyrelsen i Skåne anser inte att ÖP Kirseberg anger några ytterligare ställningstaganden om hur riksintresset för kulturmiljövården M:K 114 ska tillgodoses, utöver vad som anges i ÖP2012. Gränsen för hur mycket inom området som kan förändras innan det medför påtaglig skada på riksintresset hade behövt definieras i planhandlingarna för att ge vägledning för hur riksintresset ska tillgodoses.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Riksintresset för kulturmiljövård M:K 114 omfattar större delen av centrala staden. Av den i planförslaget föreslagna bebyggelsen inbegrips endast områdena väster om Kontinentalbanan. I riksintressets värdebeskrivning framhålls inget som berör dessa områden. Det är

därför inte möjligt att utifrån värdebeskrivningen avgöra när respekten för riksintresset överskrids. Det finns således inget i värdebeskrivningen som antyder att planförslaget inte skulle kunna utvecklas så som det presenteras.

Länsstyrelsen i Skåne och Försvarmakten noterar att det saknas en redovisning av byggnadshöjder och vill i samband med det påminna om att byggnader högre än 45 meter ska remitteras till Försvarmakten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras så att det framgår att byggnader högre än 45 meter ska remitteras till Försvarmakten.

Utblickar bortom översiktsplanens tidshorisont

Trafikverket påpekar att en flytt av bangårdens trafikledningscentral inte är möjlig.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget förespråkas ingen flytt av bangårdens trafikledningscentral.

Gösta Nydrén redovisar två alternativa förslag på hur det med nya gatukopplingar skulle kunna gå att ansluta området mellan Hornsgatan och bangården till Hornsgatan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är två intressanta alternativ som redovisas men det finns fortfarande allt för många oklara förutsättningar för att inom arbetet med översiktsplanen gå vidare med studier som involverar området mellan Hornsgatan och bangården. Området kommer därför endast att ingå i planförslaget som en utblick bortom översiktsplanens tidshorisont.

Lina Olsson är tveksam till lämpligheten att ta i anspråk området mellan Hornsgatan och bangården för annat än de verksamheter som finns där idag. Chanserna att skapa kvaliteter som är rimliga får anses som små med tanke på det utsatta läget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns fortfarande allt för många oklara förutsättningar för att inom arbetet med översiktsplanen gå vidare med studier som involverar området mellan Hornsgatan och bangården. Området kommer endast att ingå i planförslaget som en utblick bortom översiktsplanens tidshorisont.

Eventuellt kommer ett separat planarbete att genomföras i samband med att det uppstår önskemål om förändringar inom området.

Genomförande

Lantmäterimyndigheten i Malmö önskar att översiktsplanens betydelse som genomförandeinstrument förtydligas, genom att exempelvis redovisa vilket stöd planen ger exempelvis enskilda fastighetsägare att ta initiativ till och verka för planens förverkligande inom sin fastighet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Genomförandekapitlet kommer att utvecklas och beskriva möjligheterna för fastighetsägarna att utveckla sina fastigheter.

Lantmäterimyndigheten i Malmö menar att översiktsplanen i delar avviker från befintliga detaljplaner varför handlingarnas inbördes status bör tydliggöras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdets avgränsning kommer att justeras så att endast de delar där det föreslås ny bebyggelse kommer att utgöra del av planområdet. Nästan hela planområdet utgörs då av ej detaljplanelagd mark. I planförslaget anges att översiktsplanen redovisar en långsiktig inriktning för kommunens utveckling och att det medför att delar av det som redovisas kan komma att realisera relativt långt in i framtiden. Fastighetsägare som äger

detaljplaneägd mark kan finna ett värde i att förstå de långsiktiga intentionerna även om det inte motverkar befintliga verksamheter.

Länsstyrelsen i Skåne konstaterar att genomförandet, utbyggnadsordningen och utbyggnadstakten till stor del är beroende av faktorer som Malmö stad inte själva råder över, men hävdar ändå att planhandlingarna tydligare måste ta ställning till vad som är en lämplig utveckling för området. *Lorenzonen i Malmö AB* tror på att stärka sambandet med befintliga Kirseberg genom att börja bygga från Bulltoftavägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en redovisning av en föreslagen utbyggnadsordning.

Jernhusen menar att ambitionen att vara i fas med Malmöringens öppnande synes väl optimistisk med tanke på tid för återstående planarbete, genomförande och etablering av området på bostads- och lokalmarknad.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmöringen har ersatts och det planeras istället för ett trafikeringsupplägg som kallas Malmöpendeln. Planförslaget kommer att justeras så att det framgår att den nya bebyggelsen och trafikeringen av Östervärns station inte behöver vara i fas.

Lundavägens koloniområde befarar att en uppsägning av kolonisterna vid Lundavägen kan leda till att Malmö får ödetomter, så som skett på andra sidan Södra Bulltoftavägen när koloniområdet där avvecklades 1990, och som legat för fädot sedan dess.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Avsikten är inte att den genomförda uppsägningen av koloniområdet ska leda till att området blir öde. Koloniföreningen kommer därför att erbjudas kontrakt med kortare löptid, så att verksamheten kan kvarstå tills den stationsnära bebyggelsen i kvarteret Tyr är nära förestående.

Grundskolenämnden och *Förskolenämnden* vill betona vikten av att i tidigt skede anvisas byggklara tomter fria från markföreningar, som ett led i en effektivare utbyggnad av samhällsservicen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att poängtera vikten av att samhällsservicen tillkommer i skeden då den behövs och att marken är förberedd för detta.

Grundskolenämnden vill betona att utbyggnaden av skolplatser skall ske i paritet med det av grundskoleförvaltningen bedömda behovet och inte primärt löpa parallellt med bostadsbyggandet. Grundskoleförvaltningen har att ta ställning till om förtätning i befintligt bestånd eller om- och tillbyggnader kan täcka in det tillkommande behovet innan planeringen går vidare med andra mer kostsamma och långsiktiga åtgärder.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras så att det framgår att utbyggnaden av skolplatser ska ske i paritet med det samlade bedömda behovet.

Jernhusen konstaterar att en utveckling och exploatering av området kan komma att gripa över flera detaljplaner vilket kräver att till exempel gatunätet utreds. Det är idag oklart hur många detaljplaner som förslaget skall resultera i. *Jernhusen* föreslår därför ett skyndsamt framtagande av en skelettplan som ger stadga för fortsatt planering och utveckling. För framtagande av skelettplan krävs ett nära samarbete mellan *Jernhusen* och Malmö stad. *Jernhusen* önskar därmed en tydligare formulering om hur fortsatt planläggning i detaljplaner skall genomföras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer i dialog med *Jernhusen* att kompletteras med ett förslag på lokalgatunät och en föreslagen utbyggnadsordning.

MKB Fastighets AB menar att tillkommande bebyggelse inte ska behöva täcka kostnaderna för de kapacitetsbrister och underhållsbehov för dagvattenhanteringen och spillvattennätet som finns i området redan idag.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Fördelningen av kostnader för dagvattenhantering och spillvattennät avgörs inte i översiktsplanen.

Trafikverket framför att en eventuell nedsänkning av järnvägen ska ses som ett tillägg till det grundutförande som staten tillhandahåller i det fall Simrishamnsbanan skulle förverkligas. En nedsänkning är endast möjlig om merkostnaden (jämfört med järnvägen i markplan) skulle finansieras av Malmö stad.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En upprustning av Simrishamnsbanan beräknas ske först på sikt. Det är svårt att förutse den finansiella situationen och de finansiella möjligheterna då genomförandet blir aktuellt. Översiktsplanens uppgift är att möjliggöra en god kollektivtrafiklösning i en tät stadsmiljö utan att skapa onödiga störningar.

Trafikverket menar att de nya korsningspunkter som föreslås (utöver dagens befintliga) endast är möjliga om Malmö åtar sig att, i det fall Simrishamnsbanan trafikeras igen, bekostar erforderliga skyddsanläggningar eller planskildheter. Dessa korsningar måste diskuteras mer i detalj inför framtagande av detaljplan. Överenskommelse för att förtydliga ansvar och kostnader för nya kopplingar måste tecknas mellan Malmö stad och Trafikverket innan detaljplan antas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med information om att föreslagna korsningar måste diskuteras mer i detalj inför framtagande av detaljplan. Det kommer också att framgå att överenskommelser för att förtydliga ansvar och kostnader för nya kopplingar måste tecknas mellan Malmö stad och Trafikverket innan detaljplan antas.

Jernbusen menar att kopplingarna under Kontinentalbanan ännu inte är fullt utrett och definierat men tolkar förslaget som att det räcker för att starta detaljplaneläggning för de delar som inte skapar låsningar för kopplingarna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Behovet av kopplingarna under Kontinentalbanan är utredda i ”Stadsbyggandsanalys Kirseberg” från 2014, genomfört av Spacescape. Kopplingarnas lägen har studerats vidare i planarbetet.

Trafikverket framför att de merkostnader som krävs med anledning av planförslaget ska bekostas av kommunen, till exempel skydd för att möjliggöra bebyggelse eller vistelseytor i anslutning till järnvägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Fördelningen av kostnader kopplat till skydd längs järnvägen avgörs inte i översiktsplanen.

Jernbusen och *Lorenzon i Malmö AB* anser att tillfälliga kopplingar i plan söderut över Simrishamnsbanan kan ordnas men att planskilda kopplingar måste utredas tekniskt, fysiskt och med hänsyn till finansieringen byggas först den dag Simrishamnsbanan blir aktuell för genomförande. Till dess menar både *Jernhusen* och *Lorenzon i Malmö AB* att det finns utmärkta förutsättningar att redan idag göra en GC-väg parallellt med järnvägen ut mot Östervärns station från Järnvägen 1:5, på den norra sidan om spåren.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planskilda korsningar med Simrishamnsbanan behöver anläggas först i samband med att banan ska trafikeras. Planförslaget kommer att kompletteras med möjligheten att redan i ett tidigt skede anordna plankorsningar.

Kulturnämnden framför att tillfälliga lokaler eller ytor skapar liv i stadsdelen och ökar områdets attraktionskraft samtidigt som ekonomisk och social hållbarhet stärks. Kulturnämnden anser därför att dialog mellan det fria kulturlivet, Malmö stad, Trafikverket, och privata fastighetsägare bör inledas för att sammanställa behov och presentera lokal- eller markmöjligheter. *Jernbusen* är positivt till tillfällig användning av marken för att aktivera obebyggda områden och därigenom tidigt kunna skapa karaktär på området som är positivt för dem som först etablerar sig där.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att lyfta fram både tillfälliga och långvariga funktioner som skulle kunna inrymmas i planområdet, inte minst i de kulturhistoriskt intressanta och bevarandevärda byggnaderna.

Stadskontoret önskar en tydligare koppling till Malmö stads långsiktiga investeringsstyrning, underlag för analys av ekonomi, totalt och över tid, samt nyttor.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdets markägoförhållanden gör att genomförandet till största delar är beroende av andra markägares initiativ. Det gör det svårt att koppla utbyggnaden till stadens långsiktiga investeringsstyrning.

E.ON Elnät avser att försörja den planerade bebyggelsen inom planområdet från den befintliga transformatorstationen som ligger på fastigheten Malmö Innerstaden 31:8.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns allt för många oklara förutsättningar för att inom arbetet med översiktsplanen gå vidare med studier som involverar området mellan Hornsgatan och bangården, där transformatorstationen ligger. Området presenteras därför endast som en utblick bortom översiktsplanens tidshorisont.

E.ON Elnät anser att nya nätstationer, med hänsyn till det otydliga regelverket avseende elektriska och magnetiska fält, bör placeras under beaktande av försiktighetsprincipen. Nätstationer bör därför inte placeras i byggnader som är avsedda för bostäder eller arbetsplatser utan bör istället placeras friliggande med ett avstånd till annan byggnad som överstiger 5 meter. *E.ON Elnät* föreslår att byggrätter för nätstationer redovisas på kommande detaljplaners plankarta och i planbestämmelser. Placering av dessa byggrätter och det exakta antalet byggrätter får sedan bestämmas vid detaljpanelläggningen av området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns mycket som talar för att även nätstationer för ledningsnätet kan göras yteffektiva, under mark eller integrerade i byggnader, exempelvis parkeringshus. Hänsyn måste dock tas till elektriska och magnetiska fält.

E.ON Elnät och *E.ON Värme* förutsätter att befintliga anläggningar kan ligga kvar i oförändrat läge och utförande. Om behov av ledningsflytt uppstår till följd av planförslaget förutsätter de att samordning och överenskommelser träffas med den som begär detta. Eventuella kostnader förenade med flyttning, ombyggnad eller andra åtgärder bekostas av den som så begär

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I de fall det uppstår behov att flytta ledningar kommer överenskommelser att behöva träffas mellan inblandade parter.

E.ON Gas för gärna en dialog med kommunen om möjlig försörjning med gas för kommande utbyggnader.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer inte att redovisa vilken form av energi som ska förordas då området ska försörjas.

E.ON Värme framhåller att huvudmatningsledningarna för fjärrvärme inom planområdet kräver största hänsyn vid ändringar av befintlig gatubild så att det inte riskerar bli avbrott

och störningar eller försvårar åtkomsten till ledningarna för reparation och underhåll. E.ON Värme saknar därför skrivelser om befintliga fjärrvärmeledningarna och hur man avser att hantera dessa i samband med till exempel ändring av gator, gång- och cykelstråk, utbyggnad av spårväg och stationsområden. Det är viktigt att samtliga ledningsägare får möjlighet att yttra sig i samband med sådana förändringar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en redovisning av befintliga ledningar inom planområdet och hur dessa ska beaktas. Berörda ledningsägare kommer att ges möjlighet att ta del av planförslaget.

Konsekvenser

Tekniska nämnden anser att de samhällsekonomiska effekterna av planen inte är tillräckligt utredda. Det föreslås bland annat omfattande infrastrukturåtgärder såsom planskilda korsningar med järnvägen. Fastighetskontoret kommer därför att ta initiativ till att en fördjupad analys av de långsiktiga kommunalekonomiska konsekvenserna görs, när dessa förväntas och hur de ska beaktas i den fortsatta beslutsprocessen. *Jernhusen* saknar djup i den sammanvägning som finns mellan samhällsnytta och samhällskostnad avseende infrastrukturen. Jernhusen ser bland annat en stor risk i att stadsbyggnadsambitionerna i förslaget omöjliggör ambitionen att erbjuda bostäder till priser som många kan efterfråga och efterlyser därför en mer nyanserad redovisning av förslagets ekonomiska aspekter.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Fastighetskontorets initiativ till en fördjupad analys av de långsiktiga kommunalekonomiska konsekvenserna välkomnas och kommer att redovisas i kapitlet om planförslagets konsekvenser.

Länsstyrelsen i Skåne önskar att det av konsekvensbeskrivningen framgår vad markföroreningsituationen kan innebära för planeringen, hur man avser att hantera problemen och om det kan innebära normala eller stora kostnader för att åtgärda.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Delar av planområdet har undersökts och vissa platser rymmer förorenad mark. Inget tyder på att det finns skäl att anpassa planförslaget efter markens föroreningsgrad. Val av saneringsteknik och kostnaden för detta beslutas av fastighetsägaren.

Kirseberg Tillsammans! saknar kommentarer om hur socioekonomiska grupper kommer att påverkas av förändringarna och framför att detta borde vara ett centralt inslag i en social konsekvensbeskrivning. Generellt saknas ett större fokus på sociala aspekter och konsekvenser.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att ges större fokus på sociala aspekter och konsekvenser.

Planförutsättningar

Stadskontoret saknar en redovisning av vilken mark som är privatägd och vilken som är i kommunens ägo, samt konsekvenser av markägandet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med en beskrivning av markägoförhållandena.

Camilla Pierre saknar en redovisning av historiska händelser, platser och byggnader vid bland annat Östervärn och Värnhem och hur detta sedan avspeglar sig i förslaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer tydligare att redovisa kulturhistoriska värden inom planområdet.

Lina Olsson framför att det med hänvisning till översiktsplanens vägledande roll och betydelse som beslutsunderlag finns anledning att tillhandahålla en fylligare förutsättningsbeskrivning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: uppgift är att redovisa en framtidsbild över områdets förändring. I planförslagets redovisning finns mycket historisk bakgrund insprängt i beskrivningarna, både i inledningen och under de tematiska riktlinjerna. Därutöver redovisas historik och kulturhistoriska värden under en egen rubrik i slutet av planförslaget.

Planprocessen och fortsatt arbete

Fritidsnämnden anser att det lokala föreningslivet kan axla en viktig roll i att öka deltagandet i förändringsprocessen, och att dialogen med föreningslivet därför är viktig både under översiktsplaneprocessen och under genomförandet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslagets genomförandekapitel kommer att påpeka vikten av föreningslivets deltagande under planförslagets genomförande.

Miljökonsekvensbeskrivning

Länsstyrelsen i Skåne anser att miljökonsekvensbeskrivningens alternativredovisning blir problematisk då huvudalternativet, dvs planförslaget, är den utveckling som i dagsläget har minst förutsättningar för att realiseras under planperioden. Det är också svårt att i planhandlingarna få en enkel överblick över de olika alternativens konsekvenser samt att göra en jämförelse mellan alternativen. Länsstyrelsen anser att miljökonsekvensbeskrivningen och konsekvensbeskrivningen bör ta sin utgångspunkt i ett planförslag som bygger på en utveckling av området utan Simrishamnsbanan. Redovisningen kan därefter koppla på Simrishamnsbanan, i markplan och i tråg, som framtida alternativa utvecklingar. Sammantaget bör MKBn bearbetas både avseende huvudalternativet och för att göra redovisningen mer överblickbar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Miljökonsekvensutredningen kommer att utarbetas med hänsyn till olika alternativ för Simrishamnsbanans läge i höjdded. Huvudalternativet är dock även framgent att en trafikering av Simrishamnsbanan kommer till stånd och att denna då är nedsänkt i schakt. Det är gynnsamt både ur risk och bullersynpunkt.

Länsstyrelsen i Skåne menar att MKBn redovisar genomförda utredningar vars resultat inte i tillräckligt hög grad har lyfts in och varit vägledande för planförslaget. Det gäller till exempel föroreningsituationen, särskilt utpekade områden med behov av att förhindra översvämning, riskområden för överskridande av MKN luft och bullerutsatta områden. Vidare redovisas behov av fortsatta utredningar som Länsstyrelsen anser bör genomföras redan under arbetet för att avvägningen mellan allmänna intressen ska ske. Det gäller till exempel områdets kulturmiljövärden och dagvattenhantering.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med resultat från miljökonsekvensbedömningen. Kompletteringar kommer även att ske avseende kulturmiljövärden och dagvattenhantering.

VA syd anser att skyfallsproblematiken, generellt sett, inte bör kopplas ihop med rörnätet, så som det sker under rubriken Klimatanpassning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Skyfallsproblematiken kan inte lösas enbart med rörnätet. Det är många samverkande åtgärder som måste samverka för att

klara skyfallsproblematiken. Detta kommer att framgå av såväl miljökonsekvensbeskrivningen som planförslaget.

VA Syd framför ett önskemål på texten under rubriken "Ökade nederbörds mängder", bland annat att första meningen stryks. Ett lämpligare sätt att uttrycka sig på är: "avlopps nätet i Kirseberg är förhållandevis gammalt och kräver förnyelse". En sådan mening hör dock bättre hemma under avsnittet "Dagvatten". Förslagsvis kan följande skrivas i inledningen: "hanteringen av skyfall och översvämningar kan inte lösas med hjälp av ledningsnätet. För att kunna hantera de ytliga vattenmassorna krävs att vattenvägar och översvämningsytor säkras i den befintliga miljön." *VA Syd* menar också att det bör tydliggöras att det här handlar om stadsplanering. Under avsnittet "Dagvatten" kommer man ju senare in på översvämningsproblematiken med ledningsnätet. Vidare ska modulering ändras till modellering och en duplikatsystem ändras till ett duplikatsystem.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utställningsförslaget justeras utifrån de framförda synpunkterna.