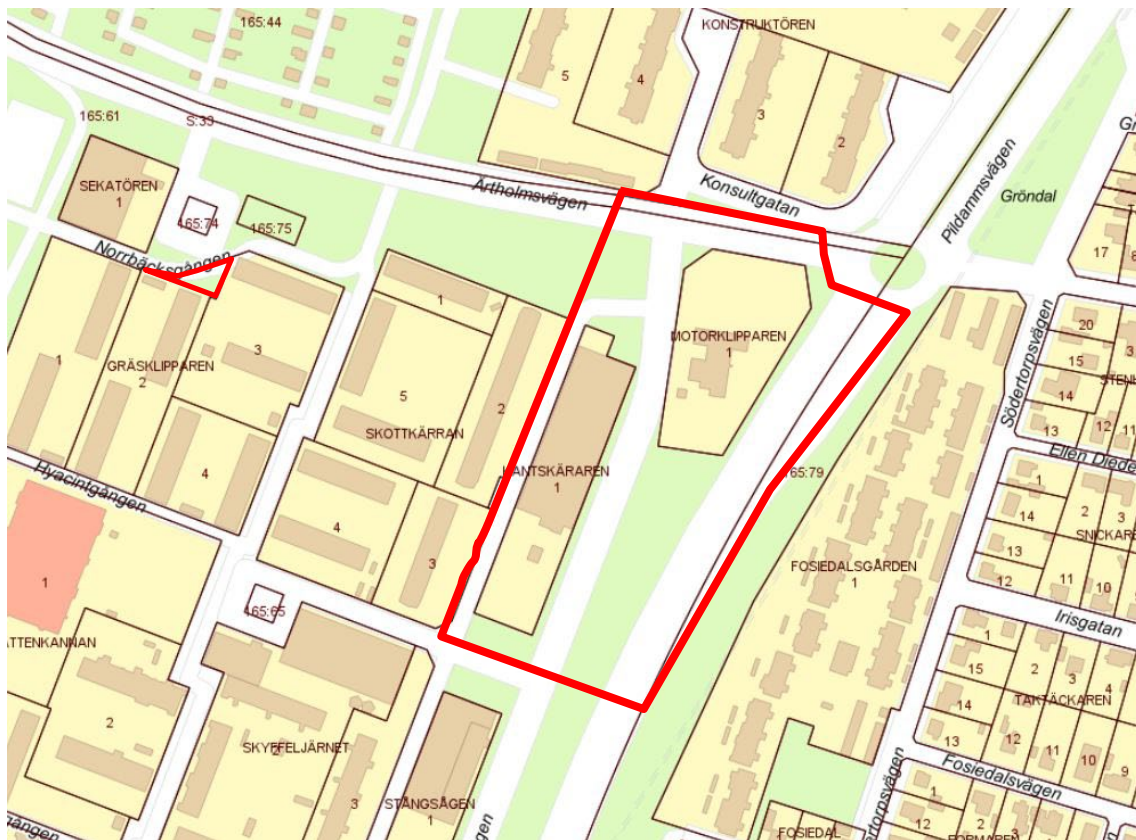




GRANSKNINGSHANDLING

PLANBESKRIVNING

Detaljplan för del av fastigheten Hyllie 165:61 m.fl. (Norra delen av Holmastan) i Holma i Malmö



Planområdena är inom röd heldragen linje.

Planprocess

SKEDE	FÖRKLARING
Planprogram November 2016	Planprogram Pp 6045 godkändes av stadsbyggnadsnämnden (SBN).
SBN planuppdrag December 2020	Beslut om planuppdrag i stadsbyggnadsnämnden (SBN).
Samråd December 2021	Beslut om samråd i stadsbyggnadsnämnden (SBN) i december 2021. Samrådstid 10 jan – 20 feb 2022
Granskning april 2022	Granskningstid 25 april 2023 - 26 maj 2023.
SBN antagande Oktober 2023	Beslut om antagande i stadsbyggnadsnämnden (SBN).
Laga kraft November 2023	

Planfakta

<p>Dp 5708</p> <p>Planförfarande standard</p> <p>Sökande fastighets- och gatukontoret</p> <p>Planhandläggare Dennis Bengtsson dennis.bengtsson@malmo.se tel 040 - 34 23 26</p>	<p>Planhandlingar</p> <ul style="list-style-type: none">• denna planbeskrivning• plankarta• Samrådsredogörelse
--	---

Innehållsförteckning

PLANBESKRIVNING	1
Planprocess	2
Planfakta	2
Innehållsförteckning	3
1 Planförslaget i korthet.....	4
1.1 Syfte.....	4
1.2 Sammanfattning	4
2 Planförslag	5
2.1 Stadsbyggnadsidé.....	5
2.2 Användning av mark och vatten, kvartersmark	8
2.3 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark.....	9
2.5 användning av allmän plats	13
2.5 Egenskapsbestämmelser för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap ..	15
2.6 Planinformation	15
2.7 Övriga delar av planförslaget.....	15
Skyfall	18
Fjärrvärme.....	19
Vattenförsörjning och spillvatten.....	19
Elförsörjning	19
3 Konsekvenser	20
3.1 Bedömning av miljöpåverkan.....	20
3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa	20
3.4 Konsekvenser för fastigheter	31
3.5 Samhällskonsekvenser.....	33
4 Genomförande	35
4.1 Organisatoriska genomförandefrågor	35
4.2 Tekniska genomförandefrågor.....	35
4.3 Ekonomiska genomförandefrågor.....	37
4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor	37
5 Planeringsförutsättningar	39
5.1 Bakgrund och organisation	39
5.2 Planområdet.....	39
5.3 Tidigare ställningstaganden.....	42
5.4 Underlag till planarbetet.....	43

1 Planförslaget i korthet

1.1 Syfte

Syftet med detaljplanen är att göra det möjligt att bebygga området med ny blandad stadsbebyggelse i form av flerbostadshus, centrumverksamhet, vård (inte sjukhus eller fängelse) och parkering som ska bidra till att integrera Holma med omgivande områden. Bebyggelsen ska skapa förutsättningar för en levande stadsdel med varierad och intressant bebyggelse. Detaljplanen ska möjliggöra aktiva gaturum genom både gestaltningen av byggnaderna och genom att möjliggöra verksamheter i byggnadernas bottenvåningar.

Detaljplanen består i två planområden. Det västra planområdet (mindre trekant) är i dagsläget planlagt för allmän plats, men ägs privat. Syftet med att denna yta tas med i detaljplanen är att säkerställa att ytan även i framtiden kan nyttjas för bostadsändamål. Dock medges ingen byggrätt.

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

1.2 Sammanfattning

Planförslag

Planförslaget innebär uppförandet av tre nya kvarter i en halvöppen struktur. Kvarteren ligger utmed Pildammsvägen. Avsikten med planförslaget är att byggnaderna främst ska inrymmas med flerbostadshus med centrumverksamhet i bottenvåningen. Centrumverksamhet är särskilt viktig ut mot Pildammsvägen som ska byggas om från att ha karaktären av en infartsled till att få karaktären av en stadsgata med fler funktioner, däribland kollektivtrafik och gång- och cykelvägar. Bebyggelsen ska bidra till att skapa en stadsmässighet som i dag saknas utmed Pildammsvägen. Detta görs genom att byggnadskvarteren placeras utmed och i linje med Pildammsvägen. Gatan aktiveras ytterligare genom att entréer ska vara ut mot gatan.

Vidare möjliggör planförslaget uppförandet av ett parkerings- och mobilitetshus ut mot Ärtolmsvägen.

Konsekvenser

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

Planeringsförutsättningar

Planområdet ligger i den nordöstra delen av Holma, ett bostadsområde som uppfördes under 1970-talet. I planområdet ingår en del av Ärtolmsvägen, en del av Pildammsvägen, en del av Holmavångsvägen samt en del av den lokala bussgatan som löper i nord-sydlig riktning utmed Holma. Inom planområdet finns också markparkering, ett parkeringsdäck och en drivmedelsstation.

Överensstämmelse med översiktsplanen

Planförslaget är upprättat i enlighet med översiktsplanen.

2 Planförslag

2.1 Stadsbyggnadsidé

Stadsbyggnadsidéen bygger vidare på strategierna och målen som arbetades fram i planprogrammet för Holma och Kroksbäck (Pp 6045, antagen år 2016). Huvudpunkterna för förslaget är att få till en blandad stad och att sammankoppla Holma med resten av Malmö. Holma är idag strukturmässigt avskilt från omgivande områden. I Holmas östra del är detta särskilt tydligt med stora markparkeringar och en storskalig trafikapparat som utgör en betydande barriär mellan Holma och Kulladal. Strukturen som föreslås i denna detaljplan syftar till att sammanlänka Holma med Kulladal, Gröndal och Södertorp.

Pildammsvägen kommer att byggas om och gå från att ha karaktären av en infartsled, till att bli en stadsgata med bland annat gång- och cykelvägar. Utmed Pildammsvägen föreslås tre nya halvöppna bostadskvarter uppföras som placeras utmed och i linje med Pildammsvägen. Kvarterens placering utmed Pildammsvägen avser att skapa ett gaturum med stadsmässiga kvaliteter. Byggnaderna som placeras utmed Pildammsvägen ska få en publik karaktär och ska gestaltas på ett sätt som visuellt delar upp byggnadsvolymen i mindre enheter. Detta föreslås göras genom att dela upp byggnadsvolymen vertikalt med ett gestaltungsgrepp per byggnadsdel. För att ytterligare bidra till stadsmässigheten ska lokaler för centrumverksamhet placeras utmed Pildammsvägen och entréer till bostäder och verksamheter ska placeras ut mot gatan.

Tillskottet av lokaler för centrumverksamhet i byggnadernas bottenvåningar kommer att förenkla vardagen för både befintliga och framtida boende i Holma, där det idag råder brist på kommersiell service och arbetsplatser. Lokalerna bidrar också till att skapa ett aktivt och levande gaturum under fler timmar på dygnet.

På de inre lokalgatorna kommer trafiktempot vara lugnare och byggnaderna kommer vara något lägre. Lokalgatorna avses att utformas på olika sätt. Den befintliga bussgatan kommer att byggas om till att bli en lokalgata och ansluta direkt till Ärtholmsvägen. Bussgatan avses att utformas med separata gångbanor för att förbättra tillgängligheten för fotgängare. Bussar kommer inte längre att gå på bussgatan, utan flyttas ut till Pildammsvägen. Hastigheten på den tidigare bussgatan kommer hållas nere genom gatans gestaltning med sidoförskjutningar i form av till exempel planteringar som tvingar bilisterna att i låg hastighet slingra sig fram på gatan. Lokalgatan som kommer anläggas i den norra delen av planområdet vid parkerings- och mobilitetshuset och det norra kvarteret kommer utformas med en körbana för bil- och cykeltrafik och med separata gångbanor. Vid det södra kvarteret föreslås lokalgatan utformas med gemensamt golv, där fotgängare, cyklister och bilister delar utrymme. Exakt hur gatorna utformas bestäms först under genomförandeskedet. Utmed lokalgatorna kommer en förgårdsmark på två meter finnas. Förgårdsmarken bör gestaltas för att upplevas som en tydlig del av bostadsmiljön. Entréer ska vara orienterade mot lokalgatorna.

Ut mot Ärtholmsvägen möjliggörs ett mobilitetshus. Mobilitetshuset har placerats där flest människor bedöms angöra till området med bil. På så sätt kan mängden biltrafik inne i området minska. För att aktivera den här delen av planområdet blir det möjligt att inreda bottenvåningen i mobilitetshuset med lokaler för centrumverksamhet, till exempel en livsmedelsbutik.

Samtliga byggnader ska utformas med genomgående trapphus. Boende ska med enkelhet kunna ta sig ut till både gata och bostadsgård. Det är särskilt viktigt för barn att på egen hand kunna ta sig till bostadsgården.

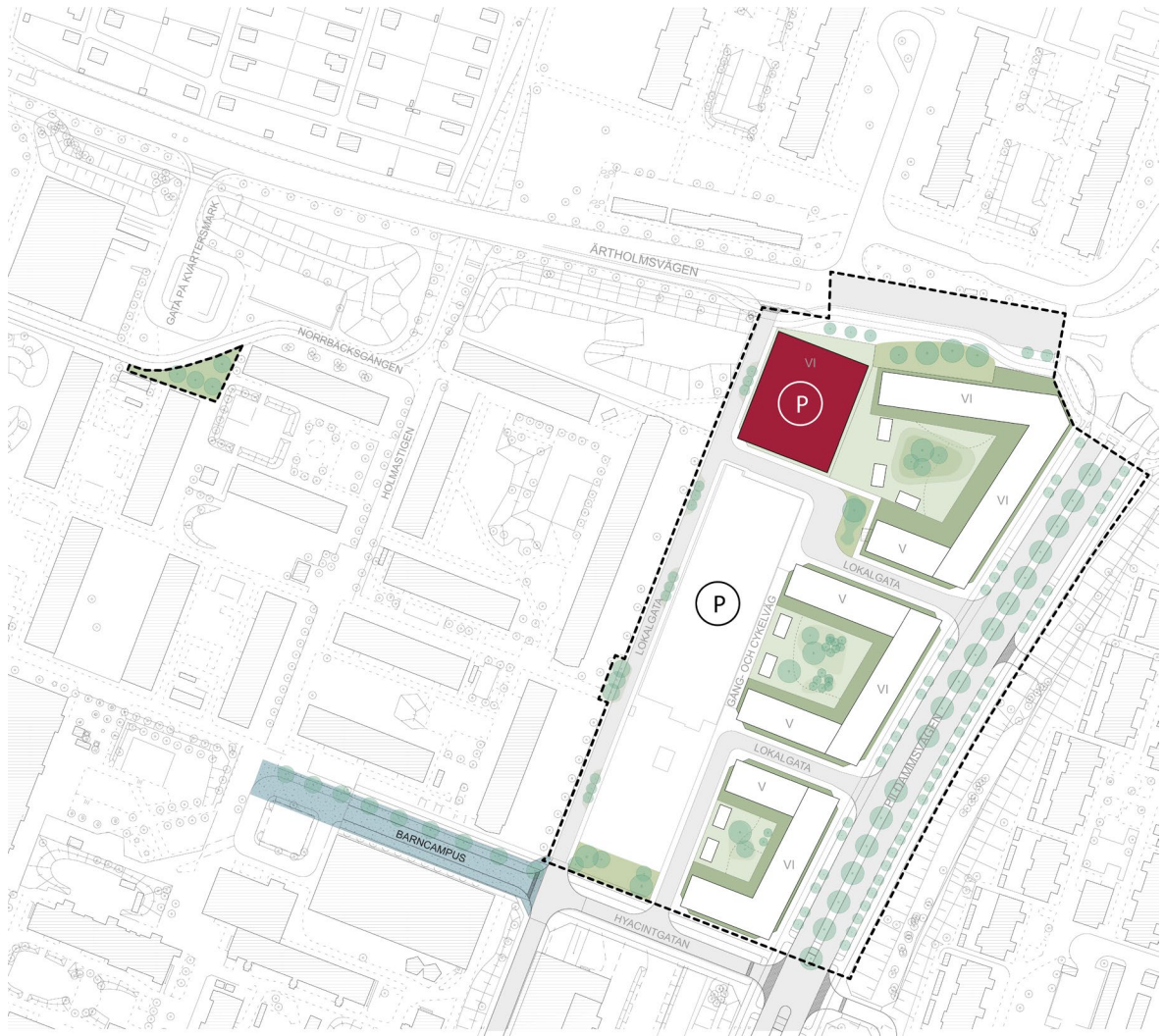
Avsikten med planförslaget är främst att möjliggöra flerbostadshus med lokaler för centrumverksamhet i bottenvåningen. Detaljplanen möjliggör även att byggrätter används för

centrumverksamheten och vård (med undantag för sjukhus och fängelse). Avsikten är att centrumverksamhet och vårdverksamhet ska kunna inrymmas inom planområdet, men ska inte vara det dominerande inslaget.

Detaljplanen möjliggör en struktur med halvöppna kvarter. I planprogrammet föreslogs slutna kvarter. För att möjliggöra slutna kvarter behövdes markparkeringen och parkeringsdäcket på fastigheten Kantskäraren 1 tas i anspråk för bebyggelse. Fastigheten Kantskäraren 1 ägs av Malmö stad men upplåts med tomträtt. Tomträttsinnehavaren var inte villig att utveckla fastigheten Kantskäraren 1. Därför har en ny struktur med halvöppna kvarter tagits fram som säkerställer att markparkeringen och parkeringsdäcket är kvar.

Bostadsgårdar vid halvöppna kvarter riskerar att bli mer allmänt tillgängliga än bostadsgårdar i ett slutet kvarter. En bostadsgård ska vara en förlängning av bostaden. Det är därför viktigt att bostadsgårdarna ges en gestaltning som tydligt signalerar att de är en del av bostadsmiljön. Komplementbyggnader kan med fördel placeras ut mot allmän plats för att skapa en fysisk avgränsning mellan allmän plats och bostadsgård.

I Holma spelar grönskan och stadsodling en central roll i områdets karaktär. Detta karaktärsdrag ska även återspeglas i föreslagen bebyggelse. Detaljplanen reglerar därför att en grönytefaktor om minst 0.6 ska uppnås per bostadskvarter. Detaljplanen reglerar att 10 procent av bostadsgårdarna får förses med komplementbyggnader. Vidare får växthus om maximalt 20 kvadratmeter uppföras utöver procentsatsen för komplementbyggnader. Syftet är att uppmuntra framtida fastighetsägare att uppföra växthus.

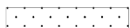


Illustrationsplan. Planområdena är inom svart streckad linje.

2.2 Användning av mark och vatten, kvartersmark

- B Bostäder**
Planbestämmelsen syftar till att möjliggöra nya bostäder i flerbostadshus. I användningen bostad ingår även olika bostadskomplement som kan ligga inom eller i anslutning till bostaden. Det kan till exempel vara tvättstuga, gemensamhetslokal, lekplats, cykelförråd och miljöhus. Detaljplanen möjliggör cirka 350 bostäder.
- C Centrum**
Användningen centrum inrymmer en kombination av olika verksamheter som bör ligga centralt eller vara lätta att nå. I användningen ingår till exempel butiker, restauranger, kontor, gym, biograf, bibliotek, teatrar, museum, banker, apotek, hantverk, frisör och annan service. I användningen ingår även byggnader för religiösa ändamål, föreningslokaler, samlingslokaler, vuxenutbildning, hotell, vandrarhem och lättare former av vård och hälsovård som vårdcentral, fot- eller hudvård. I planprogrammet för Holma och Kroksbäck som ligger till grund för planarbetet lyfts att det är särskilt viktigt att möjliggöra för fler arbetsplatser och verksamheter i Holma. Användningsslaget är därför möjligt inom samtliga kvarter inom planområdet.
- D₁ Vård. Inte sjukhus eller fängelse.**
Användningen inrymmer all öppen och sluten hälsovård så som barnavårdscentral, ungdomsmottagning, äldreomsorg, vårdcentral, psykiatrisk vård. Även lättare former av vård och hälsovård ingår så som sjukgymnastik, kiropraktor, tandvård, vaccinationsklinik eller personalhälsovård. Sjukhus och fängelse ingår inte. Beteckningen D₁ finns på samtliga byggrätter som även har beteckningen B för att göra detaljplanen flexibel och möjliggöra blandning av olika typer av boenden och verksamheter.
- E₁ Transformatorstation**
Planbestämmelsen syftar till att säkerställa elförsörjningen inom planområdet genom att möjliggöra för elnätstation inom samtliga kvarter ut mot Pildammsvägen och Ärtholmsvägen. Transformatorstationer får uppföras både inom byggrätter och på bostadsgårdar. Det är också möjligt att anlägga transformatorstationer på allmän plats. Ledningar och lokalgator kommer att detaljprojekteras i samband med detaljplanens genomförande. Därför möjliggörs också en flexibilitet kring var transformatorstation kan placeras. Transformatorstationer bör placeras fem meter från utrymmen som möjliggör stadigvarande vistelse.
- P Parkering**
Inom planområdet finns ett befintligt parkeringsdäck. Planbestämmelsen syftar till att säkerställa att parkeringsdäcket kan finnas kvar. Planbestämmelsen syftar också till att möjliggöra ett parkerings- och mobilitetshus inom planområdet. Parkeringshuset bedöms rymma cirka 370 bilplatser.

2.3 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark



Marken får inte förses med byggnad

Syftet med planbestämmelse om att marken inte får förses med byggnad (prickmark) är att säkerställa förgårdsmark framför både flerbostadshusen och parkeringshuset. Syftet är också att säkerställa att byggnad inte uppförs ovanpå underjordisk allmännyttig ledning (u). Det västra planområdet är i sin helhet försedd med bestämmelse om att marken inte får förses med byggnad. Ytan används idag som en välkomnande entré till Holma. Avsikten är att entrén ska bibehållas. Ytan får därför inte förses med byggnader.



Marken får endast förses med komplementbyggnader och andra anläggningar än byggnader.

Syftet med planbestämmelsen om att marken endast får förses med komplementbyggnader och andra anläggningar än byggnader (korsmark) är att till skapa bostadsgårdar. På bostadsgårdarna får kompletterande byggnader och andra anläggningar uppföras. Det kan till exempel vara transformatorstationer, miljöhus och cykelförråd.

- e** **Komplementbyggnader får utgöra max 10 % av egenskapsområdet. Komplementbyggnader ska delas upp i mindre volymer. Ett växthus om högst 20 kvadratmeter byggnadsarea får uppföras per bostadsgård utan inverkan på ovanstående procentsats. Därutöver får nätstation, balkonger, skärmtak och burspråk finnas**

Planbestämmelsen har införts för att begränsa hur stor andel av bostadsgårdarna som får förses med komplementbyggnad. Syftet är att få till bostadsgårdar med goda vistelsekvaliteter. Balkonger, skärmtak och burspråk får kraga ut över bostadsgårdarna. Inom planområdet behövs en nätstation uppföras. Nätstationen avses placeras på en av bostadsgårdarna, vilket möjliggörs med rubricerad bestämmelse. Vidare får ett växthus per bostadsgård uppföras utan inverkan på procentsatsen för komplementbyggnader. Syftet med denna bestämmelsen är att uppmuntra uppförandet av växthus.

- S1** **Lokaler för centrumverksamhet får endast finnas i byggnadens bottenvåning**
Planbestämmelsen anger att det får finnas centrumverksamhet i bottenvåning på parkeringshuset. Övriga våningsplan i parkeringshuset får inte innehålla centrumverksamhet. Syftet med bestämmelsen är att begränsa centrumverksamheten till bottenvåningen och säkerställa att antalet parkeringsplatser som behövs för bebyggelsen ryms inom avsatt byggrätt.

- S2** **Minst 150 kvadratmeter av byggnadens bottenvåning ska vara centrumverksamhet**
I planprogrammet för Holma och Kroksbäck lyfts att det är särskilt viktigt att möjliggöra för fler arbetsplatser, service, handel och andra publika lokaler i området. En handelsutredning har tagits fram. I handelsutredningen pekas Pildammsvägen ut som ett särskilt bra läge för centrumverksamhet. Även Hyacintgatan pekas ut som ett bra läge för centrumverksamhet. Centrumverksamheter i byggnaders bottenvåning bidrar till att skapa känslan av trygga och levande gaturum. Vidare kan centrumverksamheter i området underlätta boendes vardagsliv. Detaljplanen reglerar därför att minst 150 kvadratmeter av byggnadernas bottenvåning ut mot Pildammsvägen, Ärtholmsvägen och Hyacintgatan ska vara centrumverksamhet.

- h1** **Högsta byggnadshöjd är 4,0 meter**
Planbestämmelsen avser att reglera byggnadshöjden på befintlig parkeringsanläggning som ligger inom fastigheten Kantskäraren 1.
- h2** **Högsta nockhöjd är 19,0 meter**
Syftet med planbestämmelse om högsta tillåtna nockhöjd är att reglera tillkommande bebyggelse i höjdded. Bestämmelser om nockhöjd reglerar den högsta delen på en byggnads takkonstruktion. Delar som sticker upp över taket som hisstorn, trapphus och ventilationsanläggningar räknas inte in. Anordningar för lokal energiproduktion, till exempel solceller får finnas ovanför högsta nockhöjd. De byggrätter där en högsta nockhöjd på 19 meter tillåts ligger ut mot lokalgatorna.
- h3** **Högsta nockhöjd är 22,5 meter**
Syftet med planbestämmelse om högsta tillåtna nockhöjd är att reglera tillkommande bebyggelse i höjdded. Bestämmelser om nockhöjd reglerar den högsta delen på en byggnads takkonstruktion. Delar som sticker upp över taket som hisstorn, trapphus och ventilationsanläggningar räknas inte in. Anordningar för lokal energiproduktion, till exempel solceller och mindre vindkraftverk får också finnas ovanför högsta nockhöjd. De byggrätter där en högsta nockhöjd på 22,5 meter tillåts är ut mot Pildammsvägen.
- f1** **Byggnad får kraga ut över hörnavskärning på prickmark, lokalgata och huvudgata med minsta fri höjd om 4,7 meter**
Syftet med planbestämmelsen är att möjliggöra att byggnader får kraga ut ovanför hörnavskärning mot allmän gata, men då först från och med 4,7 meter över gatans marknivå.
- f2** **Högsta antal tillåtna våningar är 5**
Bestämmelse om nockhöjd kombineras med bestämmelse om våningsantal för flerbostadshuset. Syftet med planbestämmelserna är att tillskapa våningar med en viss höjd och en visuell variation mellan byggnaderna. Byggnaderna ut mot lokalgatorna tillåts vara fem våningar.
- f3** **Högsta tillåtna antal våningar är 6**
Bestämmelse om nockhöjd kombineras med bestämmelse om våningsantal för flerbostadshuset. Syftet med planbestämmelserna är att tillskapa våningar med en viss höjd och en visuell variation mellan byggnaderna. Byggnaderna ut mot Pildammsvägen tillåts vara sex våningar.
- f4** **Överkant av bottenvånings bjälklag ska ut mot Pildammsvägen och Ärtholmsvägen som lägst utföras 0,6 meter och i huvudsak högst 1,2 meter över marknivå i anslutande allmän plats vid användning bostäder**
För att öka tryggheten på gatorna är det viktigt att lägenhetsfönster inte placeras för högt upp från gatunivån så att kopplingen mellan bostäderna och gatan går förlorad. Samtidigt är det viktigt att minska insynen i lägenheterna som placeras i bottenvåningen, ut mot huvudgatorna där det kommer röra sig mycket folk. Överkant av bottenvåningens bjälklag ska därför utföras som lägst 0,6 meter och i huvudsak högst 1,2 meter över marknivå på anslutande allmän plats mot Pildammsvägen och Ärtholmsvägen. Anledningen till att överkant av bottenvåningens bjälklag *i huvudsak* ska placeras som högst 1,2 meter över marknivå är på grund av att markhöjderna varierar inom området. Detta innebär att byggnadernas bjälklag i bottenvåningen riskerar att överskrida 1,2 meter på vissa begränsade delar av planområdet. Bestämmelsen

gäller inte i de delar av flerbostadshusen som förbereds för centrumverksamhet (C) eller Vård, inte sjukhus eller fängelse (D₁). Bestämmelsen gäller inte ut mot lokalatorna.

- f5** **Loftgångar får inte finnas**
Loftgångar skuggar underliggande fönster och bidrar till sämre dagsljusställning till underliggande lägenheter och verksamhetslokaler. På fasader mot Pildammsvägen överskrids trafikbullerförordningens riktvärden. Detta innebär att lägenheterna troligtvis kommer utformas genomgående med sovrummen mot den tysta sidan. Skulle loftgångar uppföras ut mot den tysta sidan skulle det innebära en direkt insyn i sovrummen vilket kan upplevas som otryggt, framför allt under sommarmånaderna när det finns behov av att vädra. Vidare är lägenheter som kan nås via en loftgång särskilt utsatta för inbrott. Sammantaget bedöms inte loftgångar vara lämpliga inom planområdet. Ut mot allmän plats eftersträvas en stadsmässig och relativt strikt bebyggelse. Därför tillåts inte loftgångar ut mot omgivande gator.
- f6** **Största husdjup för flerbostadshus är 13,5 meter, undantaget LSS-boende, serviceboende, äldreboende eller liknande gruppboenden. Utöver största husdjup tillåts balkonger och burspråk.**
Syftet med planbestämmelse om största husdjup för tillkommande flerbostadshus är att säkerställa tillräckligt stora gårdar. Genom att begränsa byggrätten, kan mer yta användas till bostadsgård. För LSS-boenden, serviceboenden, äldreboenden eller liknande gruppboenden samt vid uppförande av centrumverksamhet är det möjligt att nyttja byggrättens fulla djup, det vill säga 16 meter.
- f7** **Huvudbyggnad ska gestaltas på ett sätt som visuellt delar upp den sammanhängande volymen i mindre enheter**
För att uppnå syftet med blandad bebyggelse reglerar planbestämmelse att huvudbyggnader ska gestaltas på ett sätt som visuellt delar upp den sammanhängande byggnadsvolymen i mindre enheter. Variation kan till exempel uppnås genom att fasaderna ges en horisontell indelning med hjälp av en tydlig och bearbetad sockelvåning. Även övriga våningar kan ges individuella uttryck.
- f8** **Entréer ska placeras mot allmän gata. Trapphus till flerbostadshus ska i bottenplan utformas genomgående så att de kan nås från gata och bostadsgård**
Syftet med att reglera att entréer ska vara vända mot allmän gata är att gaturummen ska vara befolkade och upplevas som trygga. Trapphusen ska i bottenplan utformas genomgående så att de kan nås från såväl gatusida som gårdssida. Detta för att boende med enkelhet ska kunna komma åt bostadsgården och de funktioner som ska finnas där. Entréer mot gården är särskilt viktigt för barn som ska kunna nå gården för utelek utan att behöva gå runt kvarteret via gatan.
- f9** **Marken får överbyggas med en minsta fri höjd om 3 meter**
Bestämmelsen avgränsas av en sekundär egenskapsgräns. Längs Pildammsvägen går en teleledning som behöver ligga kvar i sitt nuvarande läge. Planbestämmelsen möjliggör att marken där ledningen ligger får överbyggas med en minsta fri höjd om tre meter.
- n** **Parkering ovan mark får inte finnas, med undantag för parkering för rörelsehindrades fordon**
Markparkering är inte tillåtet eftersom tillgång till gård och friyta har högre prioritet. Parkering ska ske i mobilitets- och parkeringshus. Parkeringsplats

för rörelsehindrades fordon får finnas på bostadsgården för att möjliggöra en god tillgänglighet inom kvarteren. Cykelparkering får finnas.

U

Markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar

Genom de planerade bostadskvarteren ut mot Pildammsvägen finns en fiberledning. Sträckningen av fiberledningen är i nord-sydlig riktning. Det finns ett behov av att ledningen ligger kvar i sitt nuvarande läge. Ett markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar tillskapas därför på kvartersmark.

Egenskapsbestämmelser för all kvartersmark

Om ekvivalent ljudnivå vid en bostads fasad överstiger 60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida som vid fasad har en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA och maximal ljudnivå nattetid (kl. 22.00 - 06.00) på högst 70 dBA. För en bostad med en boarea på maximalt 35 m² får den ekvivalenta ljudnivån vid fasad uppgå till 65 dBA. Om en bostad har en eller flera uteplatser ska minst en av dessa ha högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå. Maximalt värde får överskridas med som mest 10 dBA upp till fem gånger i timmen dagtid (kl. 06.00 - 22.00). Samtliga angivna ljudnivåer avser frifältsvärden.

Trafikbullerförordningens riktvärden har gjorts bindande i detaljplanen genom en planbestämmelse som anger att dessa värden inte får överskridas.

En grönytefaktor på minst 0,6 ska uppnås i varje kvarter med bostadsändamål

Enligt *Riktlinjer för Grönytefaktor*, godkänd av stadsbyggnadsnämnden 2014-12-11, ska grönytefaktorn ingå i detaljplaner som upprättas i den täta staden, för bostäder, kontor och liknande där detaljplanen syftar till att möjliggöra större förtätningar och större ombyggnader.

Enligt planförslaget ska grönytefaktor om minst 0,6 per kvarter för bostäder uppnås. Grönytefaktorn beräknas enligt delfaktorer och formler beskrivna i *Riktlinjer för Grönytefaktor*. Syftet med bestämmelsen är att skapa grönskande, trivsamma bostadsgårdar och att bidra till den gröna, småskaliga karaktär som eftersträvas i områdets inre.

Antennbärare får uppföras utöver angiven nockhöjd. Antennbärare får ha en totalhöjd på 25 meter

På fastigheten Motorklipparen 1 står en antennbärare på mark. Vid ett genomförande av detaljplanen kommer antennbäraren att behöva flyttas till ett av taken på de planerade byggnaderna inom planområdet. Antennbäraren ska i första hand placeras på mobilitetshuset och i andra hand på bostadsbyggnader inom planområdet. Antennbäraren får ha en totalhöjd på 25 meter, vilket innebär att antennbäraren får sticka upp mellan 2,5 meter och 6 meter ovan angiven nockhöjd på planerade byggnader. Antennbärare bör placeras där de får minst visuell påverkan på området, förslagsvis på sida som vetter mot bostadsgård och inte allmän plats.

Startbesked får inte ges för bostäder, centrumverksamhet eller vård för rän drivmedelsstationen har rivits

I den norra delen av planområdet, inom fastigheten Motorklipparen 1, finns en drivmedelsstation. Inom fastigheten förvaras brandfarlig vätska som kan utgöra en risk för omgivningen. Även transporter till drivmedelsstationen kan utgöra en risk. Drivmedelsstationen avses rivas. För att drivmedelsstationen

inte ska utgöra en risk för planerade byggnader reglerar detaljplanen att drivmedelsstationen måste rivs innan startbesked får ges för bostäder, centrumverksamhet eller vård.

Startbesked får inte ges för bostäder, centrumverksamhet eller vård för- rån markföroreningar har avhjälpts

Inom planområdet har föroreningar påträffats över riktvärdet för känslig markanvändning och delvis mindre känslig markanvändning. Avhjälpandeåtgärder måste vidtas innan marken inom planområdet kan göras lämplig för bostäder, centrumverksamhet eller vård. Parkering och transformatorstation kan uppföras utan avhjälpandeåtgärder.

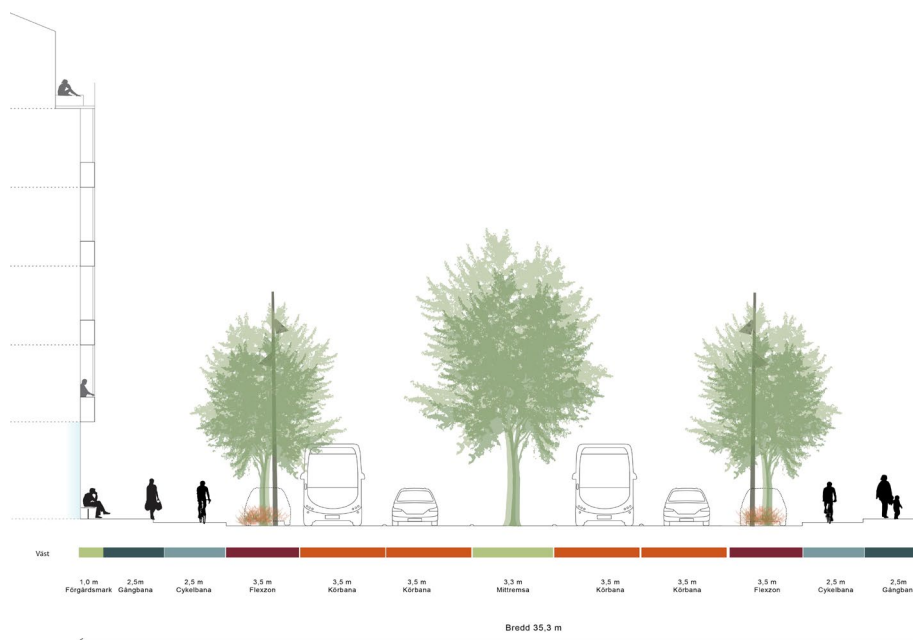
2.5 användning av allmän plats

GATA₁ Huvudgata

Ärtholmsvägen och Pildammsvägen planeras som huvudgator. En huvudgata är en gata som ska ha en hög kapacitet och ska ingå i stadens övergripande gatunät.

Pildammsvägen

Inom planområdet ingår en del av Pildammsvägen som ska byggas om från infartsled till en stadsgata i samband med utvecklingen av Holmastan. Pildammsvägen kommer att genomgå flera förändringar. Däribland kommer körbanornas bredd minskas något och kompletteras med gångvägar, cykelvägar och en så kallad ”flexzon” som innefattar bland annat planteringar, busshållplatser och angöringsplatser för fordon. Pildammsvägen kommer fortsatt att ha fyra körfält, två i varje riktning. Pildammsvägen har idag en mittremsa med en trädrad. Trädraden avses bevaras. Nedan visas en typsektion för Pildammsvägen efter ombyggnaden.



Ärtholmsvägen

Den del av Ärtholmsvägen som ingår i planområdet avses byggas om till att bli en mer stadsmässig gata. Körbredden på gatan avses minskas något för att

få plats med en separat cykelväg som ska löpa från cirkulationsplatsen där Pildammsvägen och Ärtholmsvägen möts fram till Holmastigen. Utbyggnaden av cykelvägen ligger delvis utanför planområdet, men har stöd i gällande detaljplan Pl 1062.

GATA₂ Lokalgata

En lokalgata är en gata, som till skillnad från en huvudgata, är avsedd för trafik inom ett område. Inom planområdet planeras tre lokalgator.

Ombyggnation av befintlig bussgata till lokalgata

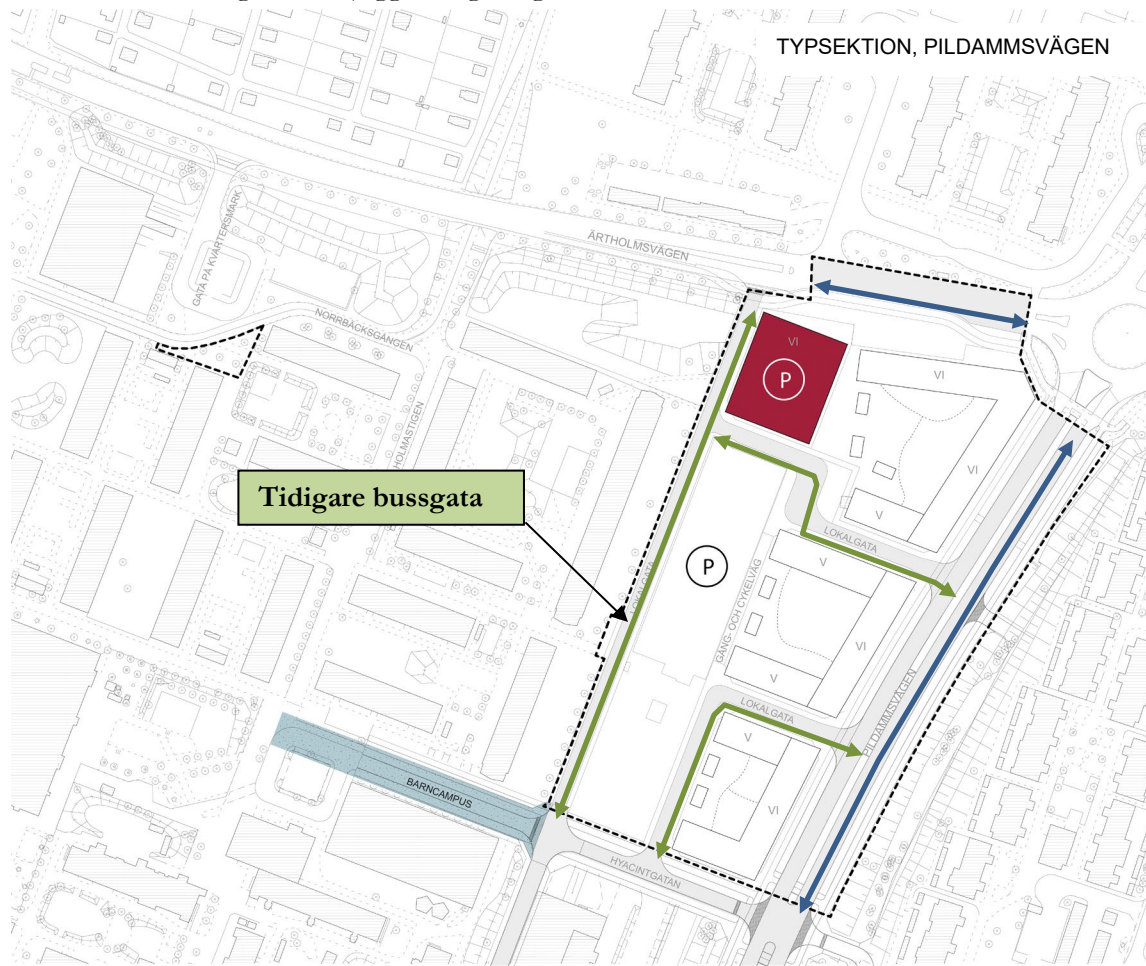
Den del av den befintliga bussgatan som ligger inom planområdet och löper längs Holma i nord-sydlig riktning planläggs som lokalgata. Lokalgatan kommer att rätas ut och ansluta direkt till Ärtholmsvägen, i stället för Holmavångsvägen. Lokalgatan kommer att förses med separata gångbanor och bli tillgänglig för fotgängare, cyklister och bilister. Möblering och plantering skapar sidoförskjutningar av trafiken vilket skapar förutsättningar för vistelsekvaliteter och låga hastigheter.

Lokalgata som förbinder Pildammsvägen med den tidigare bussgatan (nu lokalgata)

En ny lokalgata som förbinder Pildammsvägen med den tidigare bussgatan (nu lokalgata) planläggs. Lokalgatan möjliggör angöring till de två norra kvarteren utmed Pildammsvägen samt parkeringshuset som planeras ut mot Ärtholmsvägen.

Lokalgata som förbinder Pildammsvägen med Hyacintgatan

En lokalgata som förbinder Pildammsvägen med Hyacintgatan planläggs. Lokalgatan möjliggör angöring till det södra kvarteret.



Gator inom planområdet. Huvudgatorna illustreras med blå pilar. Lokalgatorna med gröna pilar.

GCVÄG

Gång- och cykelväg

Mellan det befintliga parkeringsdäcket och det mellersta kvarteret vid Pildammsvägen planläggs en gång- och cykelväg för att säkerställa framkomligheten för gående och cyklister, förbi det mellersta kvarteret.

PARK

Park

I den södra delen av planområdet, utmed Hyacintgatan planläggs en yta för PARK. Grönytan är befintlig, men skärs igenom av en infartsväg till markparkeringen och parkeringsdäcket som ligger norr om parkytan (fastigheten Kantskäraren 1). Infartsvägen avses flyttas ut till den västra lokalgatan (befintliga bussgatan som planläggs för lokalgata). Grönytan ska utvecklas och nyttjas för funktioner som bidrar till barncampustråket eller som en grön fickpark.

2.5 Egenskapsbestämmelser för allmän plats med kommunalt huvudmannskap

+0.0 Markens höjd över angivet nollplan

Inom allmän plats har fem punkter försetts med en plushöjd. Punkterna är lokaliserade på gata för att säkerställa att vatten vid ett skyfall rinner mot planerat dagvattenmagasinet vid Ärtholmsvägen (strax utanför planområdet).

Byggnad får kraga ut över hörnavskärning på allmän plats med minsta fri höjd om 4,7 meter

Inom hela planområdet gäller att byggnad får kraga ut över hörnavskärning på allmän plats med minsta fri höjd om 4,7 meter. Syftet med planbestämelsen är att möjliggöra för byggnad att kraga ut över allmän plats samtidigt som den allmänna platsens funktion säkras.

t

Markreservat för järnvägstunnel för allmännyttig trafik

Inom området t₁ finns officialservitut för ”tunnelområde” (1280K17/2005.1) till förmån för fastigheten järnvägen 1:1, Trafikverket. Vid ingrepp som sker under jorden ska avtal träffas med Trafikverket. Avtalet ska delges Lantmäteriet för inskrivning som särskild bestämmelse avseende detta servitut.

2.6 Planinformation

Genomförandetiden är 10 år.

Genomförandetiden är den tidsrymd inom vilken detaljplanen avses genomföras.

2.7 Övriga delar av planförslaget

Avfallshantering

Angöring med avfallsfordon ska i första hand ske från lokalgatorna. Vid placering av miljörum ska hänsyn tas till framkomlighet och angöringsmöjlighet för avfallstransporter. Utformning som innebär att avfallsfordon behöver backa bör undvikas.

Kollektivtrafik

I Holma finns en bussgata som löper i nord-sydlig riktning. Den befintliga bussgatan ska öppnas för biltrafik, gående och cyklister och lämpar sig därför inte för turtät busstrafik. Busslinjen kommer att flyttas ut till Pildammsvägen. Därför planläggs bussgatan som lokal-gata för att tillgängliggöra gatan för andra trafikslag än kollektivtrafik.

Två busshållplatser kommer att placeras längs med Pildammsvägen, en i höjd med det mellersta kvarteret i denna detaljplan och en i höjd med korsningen Pildammsvägen/Snödroppsgatan (utanför planområdet). Befintlig busshållplats i korsningen Påskliljegatan/Hyllievångsvägen kommer troligtvis att justeras något och placeras i Holmastigens förlängning (utanför planområdet).

Cykelparkering

Gällande policy och norm för mobilitet och parkering ska tillämpas. Cykelplatsbehovet ska lösas på kvartersmark inom respektive fastighet.

Cykelplatsbehovet har beräknats till cirka 1050 cykelplatser för samtliga kvarter. Beräkningen utgår från att majoriteten av byggrätterna används för bostäder och en mindre del för kontorsändamål.

Enligt gällande policy och norm för mobilitet och parkering ska minst 40 procent av cykelplatserna vara lättillgängliga och minst 10 % av cykelställen ska vara anpassade för platskrävande cyklar. För att möjliggöra både attraktiv cykelparkering och attraktiva bostadsgårdar kommer det bli aktuellt att lösa delar av cykelplatsbehovet i del av bottenvåningarna samt på förgårdsmark. Cykelparkering i bottenvåning erbjuder en väderskyddad och inbrottskyddad plats för cykeln, som dessutom är mycket väl synlig och lättillgänglig. Cykelplatser för besökare ska placeras i direkt anslutning till respektive entré.

Bilparkering

Gällande policy och norm för mobilitet och parkering ska tillämpas (antagen 2020). Det slutgiltiga bilplatsbehovet fastställs i bygglovets och beror på i vilken omfattning fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetsåtgärder, vad som faktiskt byggs samt möjlighet till samutnyttjande.

En förenklad parkeringsberäkning har gjorts. Parkeringsberäkningen har utgått från att majoriteten av byggrätten används för bostadsändamål och att en mindre del används för kontorsändamål och att en medelnivå av mobilitetsåtgärder vidtas. Antalet parkeringsplatser som faktiskt behöver anordnas avgörs först i bygglovsskedet och är beroende av vad bygglovsansökan avser, fördelningen mellan verksamheter och bostäder och vilka mobilitetsåtgärder som vidtas.

Den förenklade parkeringsberäkningen visar att cirka 290 bilplatser behöver anordnas. Parkeringsbehovet avses lösas i det planerade mobilitetshuset inom planområdet.

Parkering för rörelsehindrades fordon

En parkeringsplats för rörelsehindrades fordon ska kunna gå att anordna vid behov inom 25 meter från tillgänglig entré till planerade byggnader. Entréer till flerbostadshus ska vara genomgående, vilket gör att de ska kunna nås från gata och från bostadsgård. Detta möjliggör att parkering för rörelsehindrades fordon går att anordna i varje kvarter. I första hand bör parkeringsplatser för rörelsehindrades fordon anordnas på förgårdsmark, vid byggnaders gavlar eller genom indrag av byggnadsdelar. Det kan också bli aktuellt att parkeringsplats för rörelsehindrades fordon anordnas på planerade bostadsgårdar.

I både det södra och norra kvarteret har bostadsgårdarna en direkt tillgång till en lokal-gata.

För det mellersta kvarteret möjliggörs passager i byggrätten mellan lokalgata och bostadsgård. Passagerna är främst till för att säkra tillgång till underliggande ledningar, men har gjorts bredare för att möjliggöra för att kunna anordna parkeringsplatser för rörelsehindrades fordon. Passagerna är fem meter breda.

För viss centrumverksamhet kan entréer i bottenvåningen behöva utföras genomgående för att kunna anordna parkering för rörelsehindrades fordon på bostadsgårdarna. För utåtriktad verksamhet där kundentréer till centrumverksamhet enbart finns mot gata behöver parkeringsplats lösas på förgårdsmark utmed lokalgatorna. Förgårdsmarken är två meter bred utmed lokalgatorna. Vid användningen bostäder får byggrätten endast vara 13,5 meter djup (egenskapsområdet har ett djup på 16 meter). Detta innebär att förgårdsmarken kan utökas till upp till 4,5 meter vid uppförandet av flerbostadshus. Detta djup gör det möjligt att anordna parkeringsplatser för rörelsehindrades fordon som är långsgående med byggnadernas fasader. Väljs en smalare förgårdsmark kan det bli aktuellt att en begränsad del av byggnaden skjutas in i bottenvåningen för att göra utrymme för en parkeringsplats för rörelsehindrades fordon.

Med tanke på att parkeringsplatser för rörelsehindrades fordon möjliggörs vid lokalgatorna innebär detta att centrumverksamhetens kundentré måste ligga nära lokalgatorna.

Parkering för rörelsehindrades fordon är också tillåten på både lokalgata och huvudgata såvida inte ett stoppförbud regleras i efterföljande processer.

Angöring

Den primära angöringen för leveranser och varutransporter sker i lokalgatorna. Möjligheter till angöring på huvudgatorna kommer att finnas, såvida man inte i efterföljande processer bedömer det nödvändigt att trafikreglera ett stopp- och parkeringsförbud. Detta omfattar också persontransport för av- och påstigning samt angöring för färdtjänst och taxi, vilket ska kunna ske inom 25 meter från tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.

Dagvatten

Planområdet ligger inom kommunens verksamhetsområde för dagvatten. En förprojektering för utbyggnaden av ledningsnätet har tagits fram (Berg & Dahl, 2018-03-28). Förprojekteringen omfattar detta planområde, samt de övriga delarna av Holma som föreslås för ny bebyggelse. Ledningsnätet för dagvatten kommer att byggas ut i området så att samtliga kvarter kan anslutas till det kommunala dagvattennätet.

Strukturen inom planområdet har förändrats sedan förprojekteringen togs fram. En uppdatering av förprojekteringen har därför tagits fram med nya beräkningar avseende både dagvatten och skyfall (Berg & Dahl, daterad 2022-12-19)

Förprojekteringen är uppdelad i delområden. I aktuellt planområde ingår kvartersmarken, lokalgatorna i vad som i den uppdaterade förprojekteringen kallas för *delområde 4*. Pildammsvägen i sin helhet utgör ett eget delområde, *delområde 5*.

Delområde fyra har en area på cirka 29 000 kvadratmeter. Den genomsnittliga avrinningskoefficienten är beräknad till cirka 0,79. Den reducerade arean är beräknad till cirka 23 000 kvadratmeter. Beräknat flöde för ett 10-årsregn med 10 minuters varaktighet har beräknats till 388 liter per sekund. Fördröjningsvolymen som krävs för delområde 4 vid ett vanligt regn har beräknats till cirka 712 kubikmeter. Dagvattnet från delområde 4 kommer att via ledningar ledas till två fördröjningsmagasin som ligger i anslutning till Ärtholmsvägen (se illustration på nästkommande sida).

Fördröjningsmagasinen kommer också att hantera dagvatten och skyfall från detaljplanerna Dp 5546- södra delen av Holmastan, Dp 5588- mellersta delen av Holmastan. Fördröjningsmagasinen kommer att ha en samlad kapacitet på cirka 6000 kubikmeter, vilket möjliggör fördröjning av både dagvatten och skyfall. Fördröjningsmagasinen möjliggörs i de gällande detaljplanerna Pl 1062 och Dp 4659 som för de aktuella ytorna är planlagd för parkändamål.

Pildammsvägen är en befintlig gata där dagvatten kopplas direkt på dagvattenledning under gatan. Inga fördröjande åtgärder har bedömts nödvändiga för dagvattnet från Pildammsvägen.

Skyfall

Förprojekteringen (Berg & Dahl, 2018-03-28, uppdaterad 2022-12-19) har också utrett skyfallssituationen.

Vid ett skyfall kommer dagvattenledningarna att fyllas med vatten och vatten kommer i stället att rinna på gatorna. En höjdsättning av planerade gator är genomförd för att säkerställa att vatten från delområde 4 rinner till två planerade fördröjningsmagasin utmed Ärt-holmsvägen. I plankartan har fem punkter på allmän plats försetts med en plushöjd för att säkerställa en korrekt avrinning. Se nedan principsektion för hur vatten kommer att rinna inom planområdet. Mängden vatten som kommer behöva fördröjas från delområde 4 har beräknats till cirka 1880 kubikmeter.

Fördröjningsmagasinen har en total kapacitet på cirka 6000 kubikmeter vatten. Fördröjningsmagasinen kommer även att hantera skyfallsvatten från bebyggelsen som möjliggörs i Dp 5546 och Dp 5588 (södra och mellersta delarna av Holmastan). Mängden skyfallsvatten från Dp 5546 och Dp 5588 som kommer hanteras i fördröjningsmagasinen är beräknade till cirka 4200 kubikmeter.

Pildammsvägen är en befintlig gata och kommer att avvattnas på samma sätt som i dagsläget. Vid ett skyfall kommer vatten ledas till en lågpunkt som ligger i höjd med det norra kvarteret inom planområdet. Vatten rinner sedan vidare till ett dike på Pildammsvägens östra sida. Förprojekteringen har säkerställt att det vatten som blir stående på Pildammsvägen inte kommer att nå planerad bebyggelse vid ett 100-årsregn. Byggnader riskerar alltså inte att ta skada vid ett skyfall.

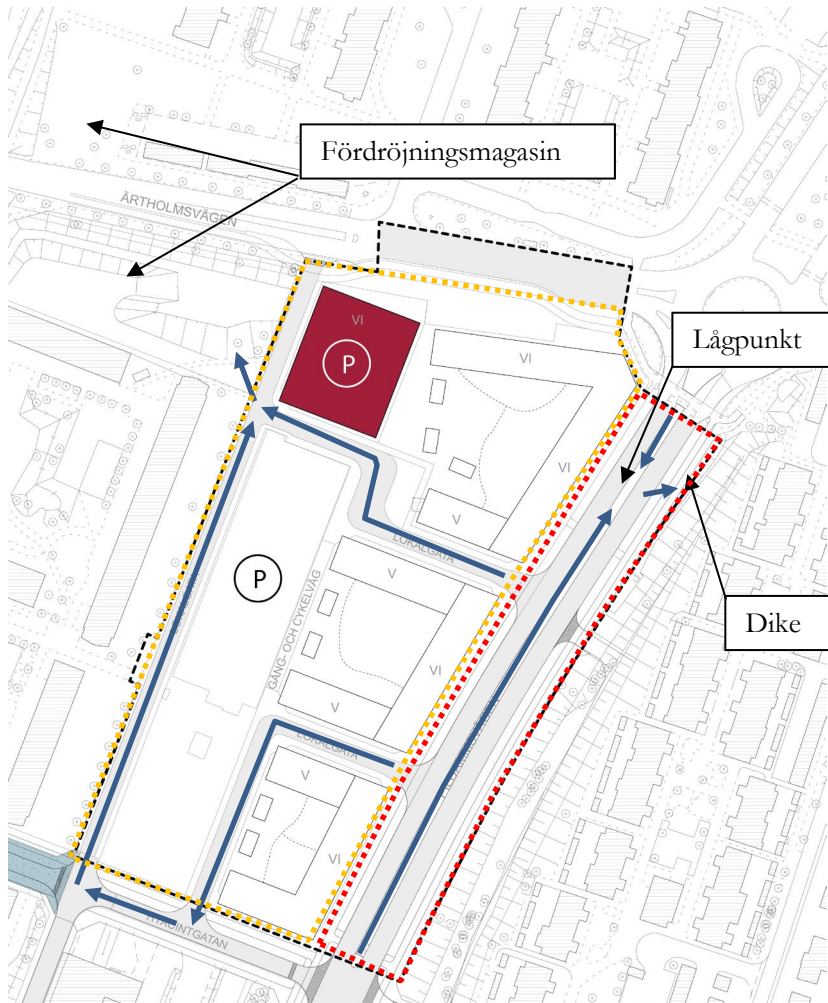


Illustration som visar rinnvägar inom planområdet (blå pilar) och ungefärlig placering av fördröjningsmagasin, lågpunkt på och dike utmed Pildammsvägen. Delområde 4 är inom orange prickad linje, delområde 5 är inom röd prickad linje. Planområdet är inom svart streckad linje.

Fjärrvärme

Ett nytt ledningsnät för fjärrvärme kommer att behöva byggas ut inom planområdet för att tillkommande byggnader ska kunna anslutas till fjärrvärmenätet.

Vattenförsörjning och spillvatten

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för spillvatten och dricksvatten. Nytt ledningsnät för dricksvatten och spillvatten kommer att byggas ut inom planområdet.

Elförsörjning

Ett nytt ledningsnät kommer att behöva byggas ut inom planområdet för att förse planområdet med elektricitet. Inom varje kvarter möjliggörs uppförandet av transformatorstation. Transformatorstationer möjliggörs både på kvartersmark och på allmän plats. Avsikten är att en transformatorstation ska uppföras och att denna uppförs på kvartersmark i det norra kvarteret. Detta bestäms dock vid genomförandet av detaljplanen.

3 Konsekvenser

3.1 Bedömning av miljöpåverkan

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

Motiv till denna bedömning:

Detaljplanen möjliggör ingen verksamhet med betydande omgivningspåverkan i form av risk för olyckor, buller eller annan påverkan på säkerhet och hälsa. Inom planområdet finns i dagsläget en drivmedelsstation som avses avvecklas för att möjliggöra planerad bebyggelse.

Inom planområdet finns ett stort antal träd. Majoriteten av träden finns på mindre kullar mellan Pildammsvägen och Holmavångsvägen. En betydande andel av träden kommer behöva fällas för att möjliggöra utbyggnad enligt detaljplanen. Träden bedöms ha ett begränsat naturvärde. Inom planområdet finns två trädalléer, en norr om befintlig drivmedelsstation och en som är relativt nyligen planterad i Pildammsvägens mittrefug. Trädallén norr om drivmedelsstationen består av fem träd och omfattas av biotopskydd. Två av träden kommer att fällas. Dispens för fällning av träden har meddelats av Länsstyrelsen i Skåne. Kompensationsåtgärder i form av nyplantering inom planområdet kommer att genomföras.

Den motordrivna trafiken som tillkommande bostäder och verksamheter kommer att generera bedöms inte påverka luftkvaliteten inom området på ett sätt som gör att det finns risk att riktvärden för luftkvalitet kommer att överskridas.

Vidare planeras inga användningar inom planområdet som i sig ger upphov till föroreningar som kan hindra att miljö kvalitetsnormer för vatten kan uppnås.

3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa

Stadsbild och landskapsbild

Planförslaget innebär att befintlig rätvinklig bebyggelse i Holma, som idag omgärdas av stora gräsbeklädda ytor, i stället kommer att omgärdas av stadsmässig bebyggelse. Holma kommer att läsas ihop med resten av staden på ett annat sätt och inte upplevas som ett isolerat område. Pildammsvägen kommer att gå från att ha karaktären av en infartsled till karaktären av en stadsgata.

Dagsljus

Boverkets byggregler, BBR, ställer krav på tillgång till dagsljus för rum eller avskiljbara delar av rum där människor vistas mer än tillfälligt. Uppfyllelse av dagsljuskravet granskas i samband med ansökan om bygglov, när till exempel fönsterstorlek och planlösningar är kända. I föreliggande detaljplan har däremot en översiktlig dagsljusutredning genomförts (vertical sky component) för att utreda förutsättningar för att uppnå dagsljuskravet i nästkommande skede. Utredningen visar att Boverkets byggreglers (BBR) krav på dagsljus kommer att gå att uppfylla med sedvanliga åtgärder.

Skuggbildning

De tillkommande byggnaderna kommer att bidra till skuggbildning i området. En förenklad skuggstudie har genomförts. Skuggstudien är baserad på två dagar, vårdagjämning och sommarsolståndet, som bedömts som representativa för planerade byggnaders skuggpåverkan på omgivningen över året. Skuggstudien visar att planerade byggnader inte kommer att skugga befintliga byggnader i Holma i en större utsträckning. I mars kommer planerade byggnader delvis skugga befintliga byggnader som ligger utmed bussgatan fram till klockan 08.15 på morgonen. I juni kommer ingen skuggbildning ske på samma fasader efter

klockan 07.15. Detta beror på att planförslaget möjliggör bebyggelse som ligger öst om befintliga byggnader. Skuggpåverkan på befintliga byggnader i Holma är därför liten.

Planerade byggnader bedöms få en god tillgång till direkt solljus. Bostadsgårdarna bedöms ha en god balans mellan skugga och solljus.

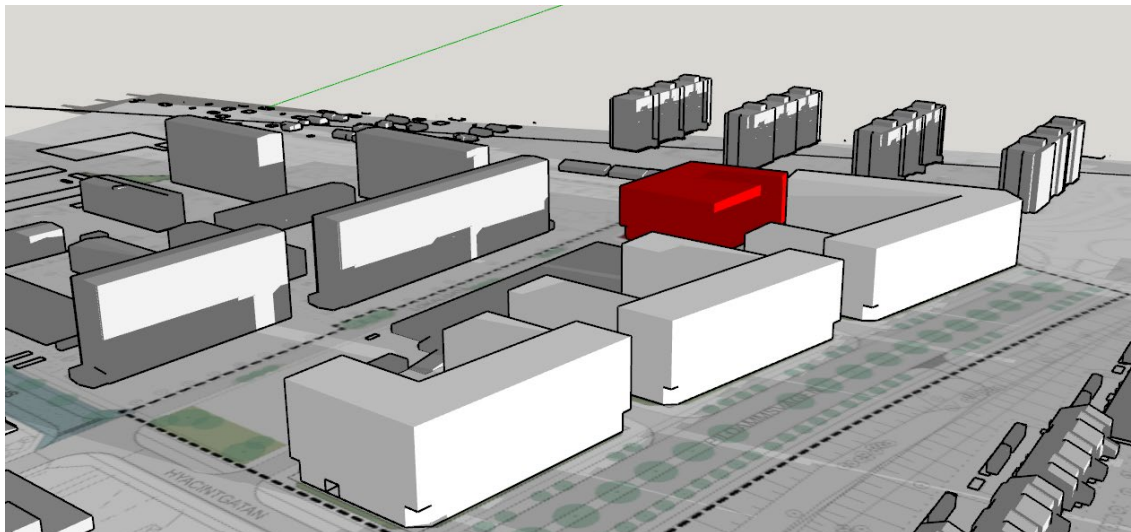


Illustration som redovisar hur befintliga byggnader i Holma kommer att påverkas av en ökad skuggbildning klockan 07.00 den 20:e mars (vårdagjämning). Klockan 8.15 kommer planerade byggnader inte skugga befintliga byggnader. Planområdet är inom svart streckad linje.

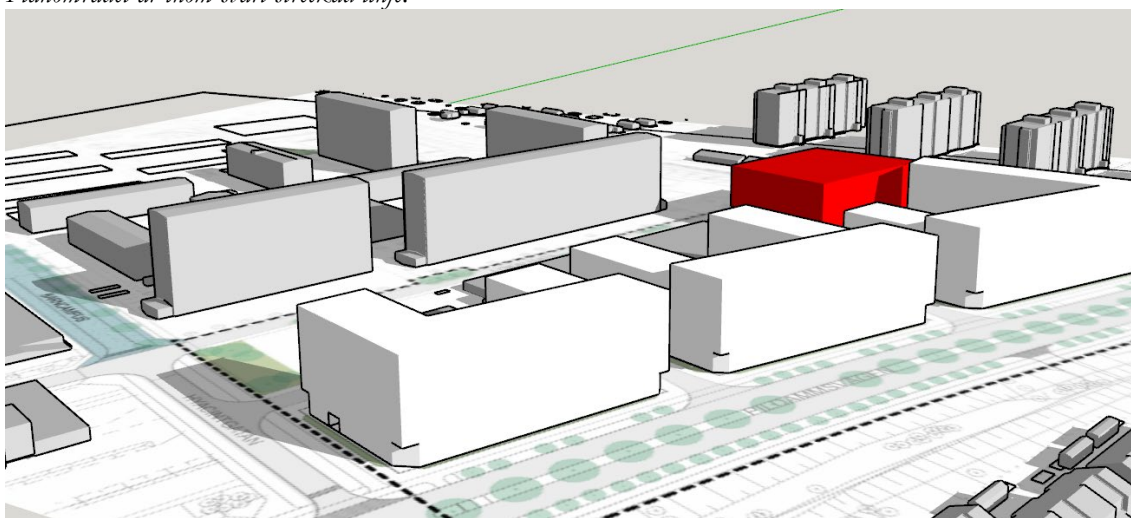
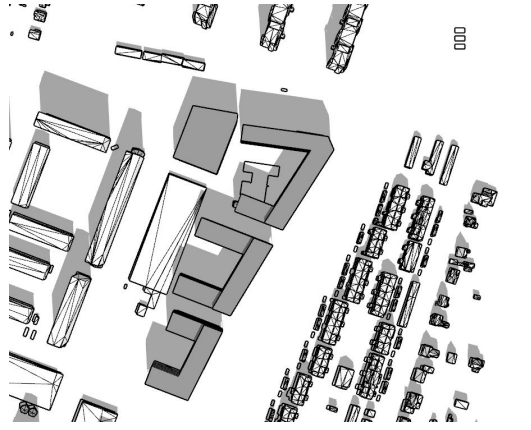


Illustration som redovisar hur befintliga byggnader i Holma kommer att påverkas av en ökad skuggbildning klockan 07.15 den 21:e juni (sommarsolstånd). Planområdet är inom svart streckad linje.

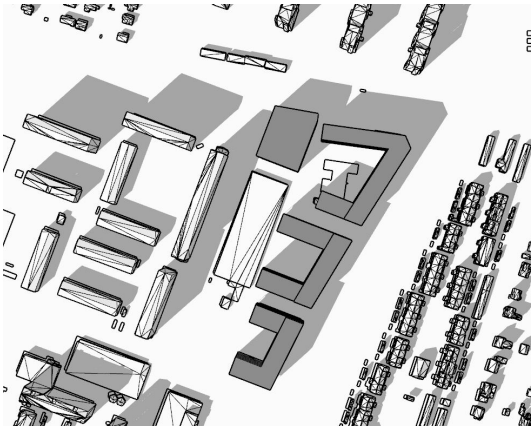
Nedan redovisas hur omgivningen kommer att påverkas av skuggbildning under resterande delar av dagarna 20:e mars och 21:a juni. Grå byggnader är planerade byggnader och vita byggnader är befintliga byggnader.



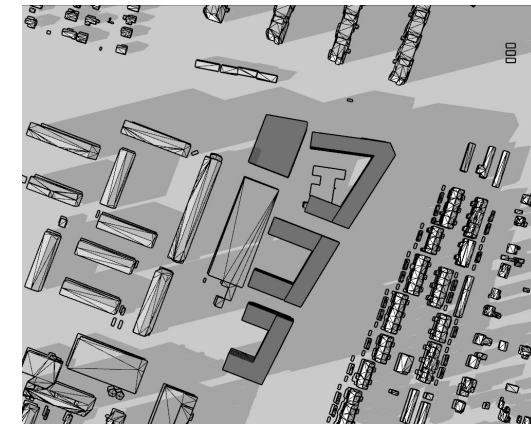
20 mars kl 09.00



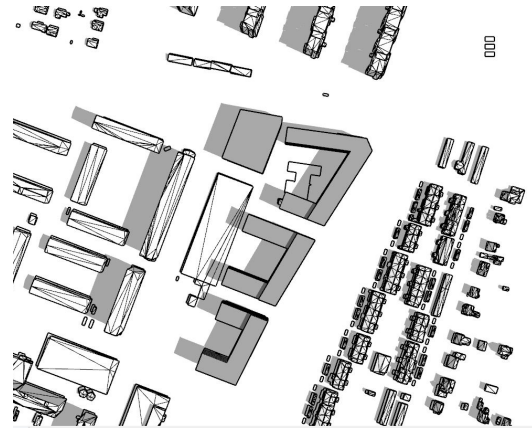
20 mars kl 12.00



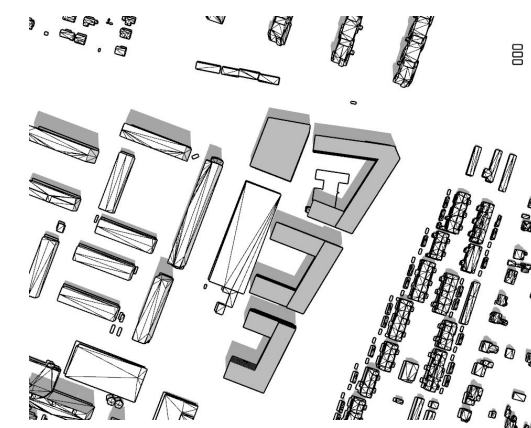
20 mars kl 15.00



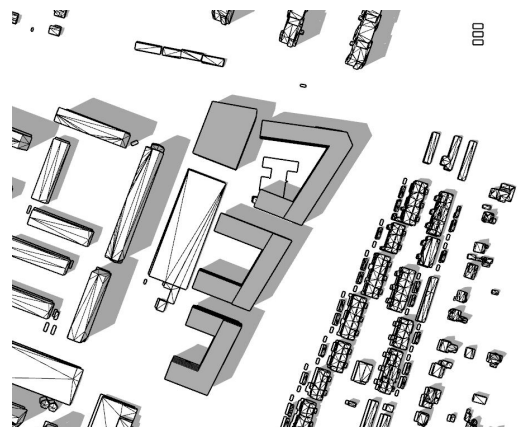
20 mars kl 17.00



21 juni kl 9.00



21 juni kl 12.00



21 juni kl 15.00



21 juni kl 18.00

Kulturmiljö och arkeologi

Inom planområdet finns inga kulturhistoriskt skyddsvärda byggnader som avses rivas. Enligt Riksantikvarieämbetets söktjänst *fornsök* finns inte några kända fornlämningar inom planområdet.

Risk och säkerhet

Inom planområdet på fastigheten Motorklipparen 1 finns en drivmedelsstation med tillhörande servicebyggnad och biltvätt. Drivmedelsstationer innebär en risk för omgivningen avseende förvar och hantering av brandfarliga vätskor. Även transporter till drivmedelsstationer innebär en viss risk för omgivningen.

Drivmedelsstationen inom planområdet ligger på en kommunalt ägd fastighet som upplåts med arrendeavtal. För att möjliggöra förändringar med kort varsel inför den kommande exploateringen löper arrendeavtalet med ett år i sänder. Arrendeavtalet kommer att sägas upp/inte förnyas för att möjliggöra en utbyggnad enligt planförslaget.

Detaljplanen villkorar att startbesked för bostäder, centrumverksamhet och vård inte får ges förrän drivmedelsstationen har rivits. Syftet är att säkerställa att drivmedelsstationen och planerad bebyggelse inte samexisterar. Parkering och transformatorstation får anordnas innan drivmedelsstationen har rivits. Drivmedelsstationen och transporter till drivmedelsstationen kommer alltså inte utgöra en risk för planerad känslig bebyggelse.

Naturmiljö

Planområdet består främst av hårdgjorda eller gräsbevuxna ytor. Inom planområdet finns också ett stort antal träd. Över hälften av träden kommer behöva fällas för att möjliggöra genomförandet av detaljplanen. De allra flesta träd som behöver fällas är placerade på vallar mellan Pildammsvägen och Holmavångsvägen. Träden består främst av arten vitpil. För att kunna exploatera området och tillskapa tillgängliga byggnader och bostadsgårdar måste vallarna tas bort. Befintliga fyllnadsmassor i området mellan Holmavångsvägen och Pildammsvägen är förorenade över riktvärdena för känslig markanvändning. För att marken ska kunna bli lämplig för planerade ändamål måste fyllnadsmassorna schaktas bort. Det har inte bedömts som möjligt att både ta bort vallarna och efterbehandla marken och samtidigt bevara träden.

Utöver ovanstående träd finns en trädallé mellan körbanorna på Pildammsvägen. Denna trädallé kommer att sparas. Trädallén är relativt nyligen planterad och bedöms inte omfattas av det generella biotopskyddet för trädalléer. På fastigheten Motorklipparen 1 finns en trädallé i det nordvästra hörnet av fastigheten som består av fem träd av arten plataner. Trädallén på Motorklipparen 1 har bedömts omfattas av det generella biotopskyddet för trädalléer. För att möjliggöra det norra kvarteret kommer två av dessa träd fällas. En dispensansökan om fällning av träd har skickats till Länsstyrelsen i Skåne som har beviljat dispens.

Inom fastighet Motorklipparen 1 finns också en ensam platan som står närmare servicebyggnaden. Denna platan avses också bevaras. Träden som avses bevaras kommer att hamna inom allmän plats, vilket innebär att kommunen har rådighet över bevarandet av trädet.

Inom planområdet finns också fyra träd av arten goliatpoppel. Träden står mellan Motorklipparen 1 och Pildammsvägen. För att möjliggöra det norra kvarteret måste träden fällas.

Inom fastigheten Kantskäraren 1 södra del finns fyra träd. Träden påverkas inte av planförslaget.

Att träd behöver fällas är en negativ konsekvens av detaljplanens genomförande. Stadsbyggnadskontoret bedömer dock att detaljplanens förväntade positiva effekter med fler bostäder, fler verksamheter och en mer sammanhållen stad väger tyngre än värdet av träden som behövs fällas i detta enskilda fall.



Träd inom planområdet. Gröna prickar illustrerar träd som kan sparas. Röda prickar illustrerar träd som måste fällas för att möjliggöra utbyggnaden enligt plansförslaget. Orangea linjer illustrerar tillkommande byggnader.

Luftkvalitet

Malmö stads beräkning av kvävedioxidhalterna längs Pildammsvägen, i höjd med planområdet, visar att halterna i huvudsak ligger på $12 \mu\text{g}/\text{m}^3$, räknat på årsmedelvärde. I delar av planområdet beräknas halterna uppgå till som högst $17 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (närmast Pildammsvägen).

Pildammsvägen kommer att förse med gång- och cykelvägar och en kollektivtrafik med hög turtäthet. Detta skapar goda förutsättningar för att använda andra färdmedel än den privata bilen som primärt transportmedel. Detaljplanen bedöms inte medföra så pass ökade trafikmängder att miljö kvalitetsnormen för frisk luft riskerar att överskridas.

Vattenkvalitet

Dagvatten från planområdet avleds via kommunala dagvattenledningar till kanalerna vid Slottsparken. Slutlig recipient är Malmö hamnområde. Enligt statusklassningen för Malmö hamnområde har den ekologiska statusen bedömts som måttlig medan den kemiska statusen, exklusive kvicksilver, är god. Miljö kvalitetsnormen anger att god ekologisk status ska uppnås till år 2027.

Detaljplanen möjliggör användningarna bostäder, vård, inte sjukhus eller fängelse, centrumverksamhet, parkering och gata. Ingen av dessa användningar bedöms i sig ge upphov till

föroreningar som medför någon risk för försvarande av att uppnå mål för miljö kvalitetsnormer för vatten. Genomförandet av detaljplanen innebär också att befintlig drivmedelsstation rivs.

Genomförande av detaljplanen bedöms därför inte medföra någon risk för försvarande av att uppnå mål för miljö kvalitetsnormer för vatten.

Skyfall

Vid ett 100-årsregn kommer planerat ledningsnät inte kunna hantera all nederbörd. Skyfallsvattnet från all kvarteretsmark och lokalvattnen kommer att rinna ytledes till två planerade fördröjningsmagasin utmed Ärtholmsvägen. Mängden skyfallsvatten som kommer leda från kvarteretsmarken och lokalvattnen kommer att vara 1880 kubikmeter vatten. Fördröjningsmagasinen vid Ärtholmsvägen kommer att ha en kapacitet på 6000 kubikmeter vatten. Magasinen kommer även att hantera skyfallsvatten från bebyggelsen som möjliggörs i Dp 5588 och Dp 5546. På plankartan har markhöjder införts för att säkerställa en korrekt avrinning.

Pildammsvägen är en befintlig gata och skyfallsvatten kommer att hanteras på samma sätt som i dagsläget. Skyfallsvattnet kommer att rinna till en lågpunkt på Pildammsvägen som ligger i höjd med det norra kvarteret inom planområdet och ett dike som löper längs Pildammsvägens östra sida innan det rinner vidare norrut. Vid en simulering av ett 100-årsregn kommer vattnet som står i lågpunkten inte att nå fasaderna vid det norra kvarteret. Byggnaderna riskerar alltså inte att översvämmas.

Markföroreningar

En markundersökning har genomförts inom ramen för föreliggande detaljplan (Ramböll 2022-04-22). Kompletterande grundvattenprover uttogs under hösten 2022 (Ramböll, 2023-01-20). Syftet med markundersökningen var att utreda huruvida marken är lämplig för användningarna som detaljplanen föreslår. Markundersökningen omfattar hela planområdet med undantag för fastigheten Motorklipparen 1.

På fastigheten Motorklipparen 1 har flera markundersökningar genomförts sedan tidigare. Den undersökning som bedömts ha störst relevans för planarbetet genomfördes av ÄF Infrastruktur AB och är daterad till 2016-10-13. Syftet med markundersökningen var att utreda huruvida drivmedelsstationen orsakat en förorening i mark och grundvatten inom fastigheten Motorklipparen 1. Misstankar om detta uppstod vid nedläggning av ledningar på fastigheten. Provtagning genomfördes inom hela fastigheten. På fastigheten Motorklipparen 1 påträffades föroreningar och en schaktsanering genomfördes. Dock kvarlämnades föroreningar som låg under en ledning (ÄF Infrastructure AB, 2017-02-26).

Ett kompletterande PM har tagits fram av fastighets- och gatukontoret (2023-02-09) som sammanfattar föroreningssituationen och inkluderar en riskbedömning, förslag på avhjälpandeåtgärder och en kostnadsberäkning för avhjälpandeåtgärder. Det kompletterande PM:et är daterat 2023-02-13. Underlaget sammanfattas nedan:

Markundersökning på Motorklipparen 1

Markundersökningen på Motorklipparen 1 genomfördes under augusti månad 2016 efter misstanke om att drivmedelsstationen orsakat föroreningar i mark och grundvatten. Misstanken uppstod vid nedläggning av ledning i mark.

Sammanlagt togs 54 jordprover från olika djup i sju provtagningspunkter, med hjälp av skruvborr monterad på borrhandsvagn. Provtagning skedde på strategiska punkter där störst risk för förorening bedömdes föreligga. Totalt skickades 14 jordprover till ackrediterat laboratorium för analys avseende alifatiska och aromatiska kolväten samt BTEX (Bensen, Toluol, Etylbensen, Xylener)

Resultat från laboratorieanalyserna visar att halter av bensen och MTBE (Metyl-tert-butyleter) påträffades över gällande riktvärden.

Även tre grundvattenprover skickades in för analys med avseende på alifatiska och aromatiska kolväten, BTEX och MTBE.

I grundvattnet låg halterna av BTEX, alifater, aromater, PAH, MTBE och bly under laboratoriets rapporteringsgräns i fyra av fem prov. I ett prov detekterades låga halter av MTBE.

Kvarlämnade föroreningar Motorklipparen 1

På Motorklipparen 1 påträffades förorenade jordmassor över riktvärdet för mindre känslig markanvändning. Delar av de förorenade massorna schaktsanerades. En fullständig sanering kunde inte genomföras då påträffade föroreningar delvis låg under befintliga ledningsdragningar. Förorenade massor under ledningarna lämnades därför kvar och föreslogs schaktsaneras vid en nedläggning av drivmedelsstationen. Jordmassor under ledningar är förorenade med tunga alifater och tunga aromater.

Markundersökning Norra holma

Markundersökningen avgränsades geografiskt av planområdesgränsen som fanns i samrådsförslaget. Sedan samrådet har planområdets avgränsning minskats och omfattar nu enbart bebyggelsen närmast Pildammsvägen. Området som har undersökts är alltså större än planområdet.

Vid framtagandet av markundersökningen bestämdes att Motorklipparen 1 inte behövdes provtas ytterligare utan att ovan sammanfattad markundersökning utgjorde tillräckligt gott underlag för att bedöma om marken går att göra lämplig för bostäder. Däremot uttogs flera prover runt fastigheten Motorklipparen 1 för att undersöka om föroreningarna som påträffades på fastigheten Motorklipparen 1 har spridit sig till angränsande fastighet.

Undersökningsområdet är indelat i sex beslutsenheter baserat på sex parametrar: Undersökningens syfte, bedömd förekomst och variabilitet av förorening, praktiska aspekter och masshantering, styrande exponeringsvägar, planerad markanvändning och ekonomiska aspekter. Som ovan nämnt är undersökningsområdet större än planområdet. Beslutsenheterna som finns inom planområdet är beslutsenhet 3, 4, 5 och 6 (se avgränsning nedan).

I varje beslutsenhet grävdes 5 provgropar ner till två meter under markytan. Provgroparna placerades så att de ger en så representativ bild av beslutsenheten som möjligt, men anpassades efter ledningar, buskar och andra hinder. I varje provgrop uttogs 30 inkrement (15 för generalprov och 15 för delprov).

Inom området har också fem grundvattenrör installerats utifrån kvarlämnad förorening på Motorklipparen 1 och bedömd grundvattenriktning. Inga föroreningar påträffades i grundvattnet avseende BTEX, alifater, aromater, PAH och MTBE. Under december 2022 gjordes även kompletterande provtagning och analys av grundvatten i två grundvattenrör med avseende på halogenerade lösningsmedel. Analyserna från båda grundvattenrören underskred laboratoriets rapporteringsgräns.

Laboratorieanalyserna av generalproven visade att fyllnadsmaterialet inom fem av sex beslutsenheter överskred riktvärdena för känslig markanvändning avseende PAH. I tre beslutsenheter påträffades även PCB-7 över riktvärdet för känslig markanvändning. I en av beslutsenheterna påträffades förorening av kvicksilver över känslig markanvändning i naturligt jordlager. Denna beslutsenhet ligger inte inom planområdet.

Specifikt för planområdet har halter av PAH som överskrider riktvärdet för känslig markanvändning påträffats i beslutsenhet 3, 4, 5 och 6 och halter av PCB-7 i beslutsenhet 3 och 5.

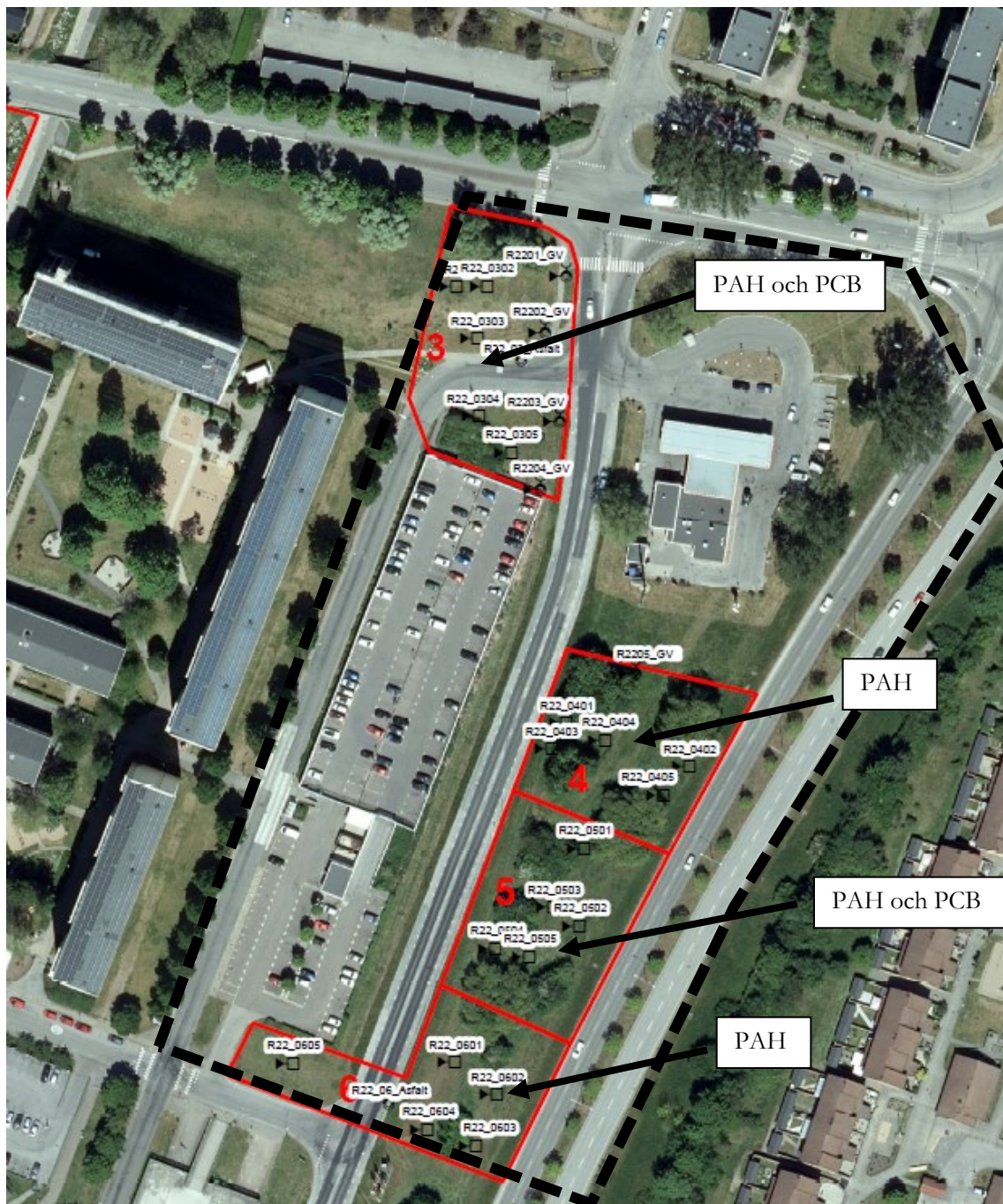


Illustration som redovisar beslutsenhet 3,4, 5 och 6 samt provgrupernas placering inom varje beslutsenhet. Planområdet är inom streckad svart linje.

Riskebedömning, åtgärdsförslag och kostnads kalkyl (kompletterande PM)

Ett kompletterande PM avseende markmiljö har tagits fram av fastighets- och gatukontoret med syfte att göra en riskbedömning, ta fram åtgärdsförslag och en kostnads kalkyl för åtgärdsförslagen.

Riskbedömning

Området bedöms kunna göras lämplig för planerade ändamål. Påträffade föroreningar

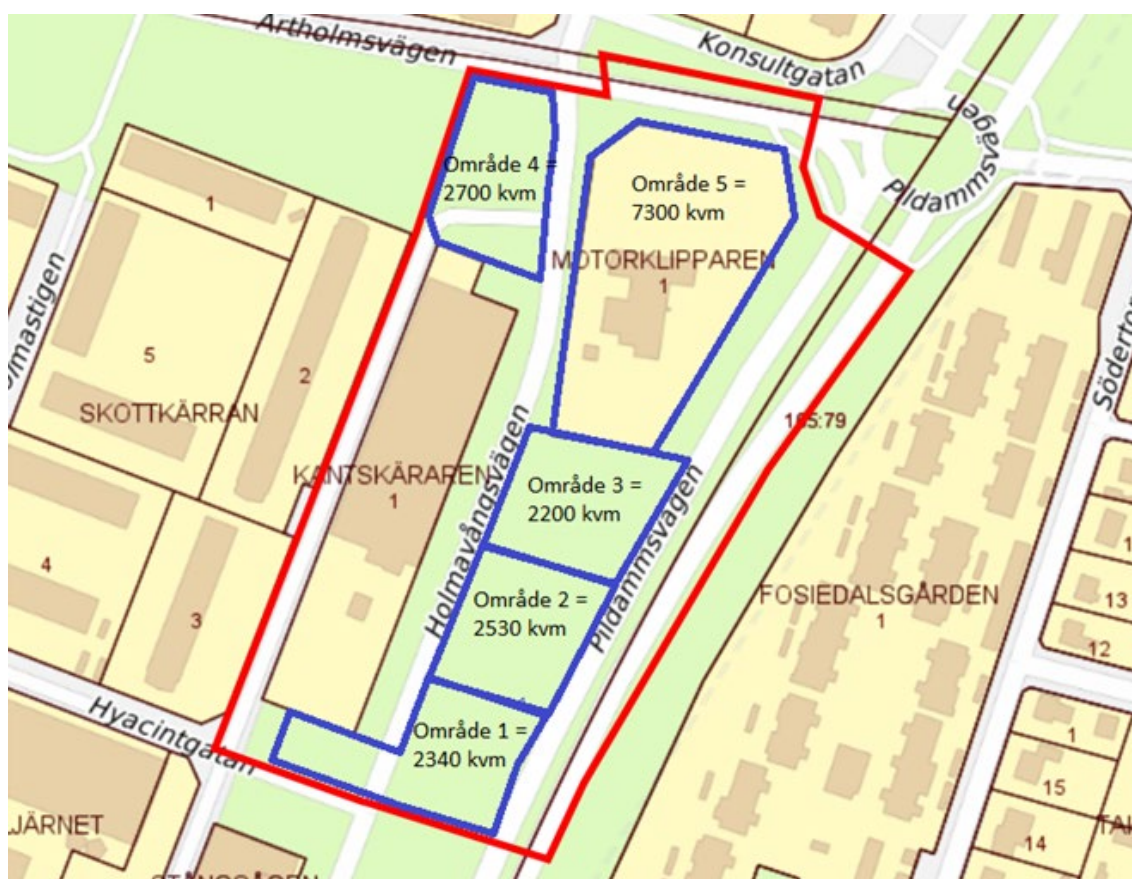
inom planområdet kan framför allt härröras till fyllnadsmassor (med undantag för föroreningen under ledning på Motorklipparen 1). Påträffade föroreningshalter är relativt låga. Provtagning av grundvatten har inte påvisat några halter av analyserade parametrar (halogenerade lösningsmedel, BTEX, alifater, aromater, PAH och MTBE). Det finns alltså inget åtgärdsbehov för grundvatten inom planområdet. Med tanke på att påträffade föroreningar överstiger riktvärden för både känslig markanvändning och mindre känslig markanvändning och generellt ligger ytligt (med undantag för föroreningen på Motorklipparen 1) kan föroreningarna utgöra en risk för framtida boende.

Åtgärdsförslag

Med tanke på att föroreningarna främst är kopplade till ytliga fyllnadsmassor föreslås föroreningarna avhjälpas genom en schaktsanering där förorenade fyllnadsmassor avlägsnas. Även föroreningen på Motorklipparen 1, som ligger djupare föreslås en schaktsanering.

Kostnads kalkyl

Planområdet är uppdelat i fem områden. Inom varje område föreslås en schaktsanering av förorenade massor. Egenskapsområdena följer i stort beslutsenheterna som togs fram av Ramböll i markundersökningsrapporten som är daterad 2022-04-22. Mängden fyllnadsmassor som behöver avlägsnas inom varje område är enligt följande kartutsnitt och sammanställning:



Område 1: 5055 ton

Område 2: 6375 ton

Område 3: 5150 ton

Område 4: 6800 ton

Område 5: 54 ton

Total mängd massor som uppskattas vara i behov av sanering inom planområdet är 23 380 ton. Baserat på en schablonkostnad på 500 kronor per ton för schakt och omhändertagande ges en totalsumma om 11 690 000 kronor. Detta förutsätter att all förorenad mark över känslig markanvändning avlägsnas. Kostnaden bedöms inte utgöra ett hinder för att exploatera området. Kostnadsberäkningen är genomförd första kvartalet 2023.

Omgivningsbuller

Trafikbuller

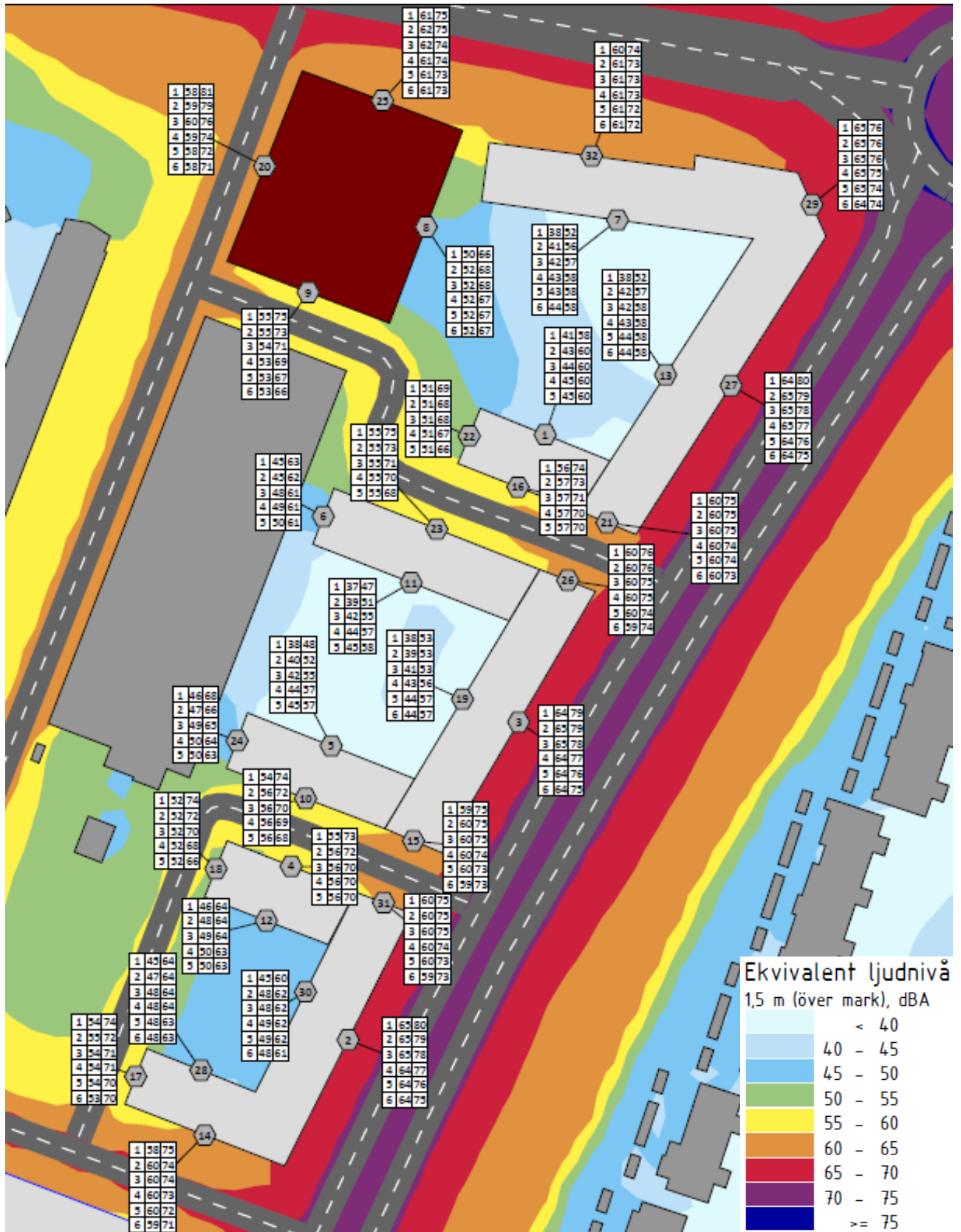
Planområdet utsätts för trafikbuller från Pildammsvägen, Ärtholmsvägen samt tillkommande gator inom planområdet.

Riktvärden för trafikbuller från spårtrafik och vägar anges i förordningen om trafikbuller vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216). Av dessa framgår att trafikbullernivån vid en bostadsfasad inte bör överskrida 60 dBA ekvivalent ljudnivå. Om bostaden inte är större än 35 kvadratmeter är motsvarande nivå 65 dBA. Vid en uteplats bör bullernivån inte överskrida 50 dBA ekvivalent och 70 dBA maximal ljudnivå. Vid uteplatsen bör den maximala ljudnivån inte överskridas med mer än 10 dBA fem gånger i timmen mellan 06.00 och 22.00.

Om det inte går att uppnå värdet vid fasad (undantaget den högre ljudnivån vid smålägenheter) så bör minst hälften av bostadsrummen i bostaden vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrider vid fasaden och 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrider mellan klockan 22.00 och 06.00. Detaljplanen innehåller en bestämmelse som gör ovanstående riktvärden bindande.

En trafikbullerutredning har tagits fram (Tyréns Sverige AB, 2022-10-12). Trafikmängderna är i utredningen uppräknade till prognosår 2040. Trafikbullerutredningen visar att trafikbullernivåerna vid fasaderna ut mot Pildammsvägen och Ärtholmsvägen överskrider riktvärdet 60 dBA men underskrider riktvärdet 65 dBA ekvivalent ljudnivå. På fasader som vetter mot lokalgatorna och in mot bostadsgårdarna underskrider riktvärdet 60 dBA ekvivalent ljudnivå. Detta innebär att åtgärder behöver vitas för lägenheter som vetter ut mot Pildammsvägen och Ärtholmsvägen. Den troliga åtgärden är att lägenheter utförs genomgående så att minst hälften av bostadsrummen ligger ut mot en tyst sida, vilket uppnås ut mot de planerade bostadsgårdarna. En annan trolig åtgärd är att åtminstone delar av byggnaderna inryms med lägenheter som är mindre än 35 kvadratmeter.

Trafikbullerutredningen visar också att det är möjligt att anordna uteplatser på samtliga bostadsgårdar inom planområdet där trafikbullerförordningens riktvärden underskrider.



Ovan illustration redovisar trafikbullernivåer 1,5 meter över mark enligt tabellen i högra nedre hörnet. Illustrationen redovisar också beräknade trafikbullernivåer på fasad i tabeller vid respektive fasad. Första tabellraden redovisar vilken våning beräkningen är gjord på, andra tabellraden redovisar ekvivalent ljudnivå och tredje tabellraden redovisar maximal ljudnivå.

Trafikkonsekvenser

Nya kopplingar kommer att länka Holma tydligare till omgivningen. Detta görs genom att Holmavångsvägen som idag är den huvudsakliga angöringsgatan till Holma tas bort. Nya kopplingar kommer i stället att ske mellan Pildammsvägen och Hyacintgatan och mellan Pildammsvägen och den befintliga bussgatan som med denna detaljplan blir en ny lokalgata. Pildammsvägen avses också byggas om till att bli en mer stadsmässig gata. I samband med utbyggnaden kommer gång- och cykelnätet att byggas ut. Med denna förändring kommer Holma knytas samman med omgivande områden på ett mer välintegrerat sätt. Pildammsvägens barriäreffekt kommer att minska, vilket kommer öka tillgängligheten till och från Holma.

Busslinjen kommer att få en ny dragning utmed Pildammsvägen vilket kommer att innebära att boende i Holma kommer att få längre till närmsta busshållplats. Detta är en negativ konsekvens av detaljplanens genomförande. Anledningen till att bussen flyttas ut till Pildammsvägen är att den befintliga bussgatan ska byggas om till att bli en lokalgata med låga hastigheter. Gatan ska öppnas upp för biltrafik, cyklisterna och gående. Detta gör att bussgatan efter ombyggnationen inte kommer vara lämplig för turtät busstrafik.

Inom planområdet finns idag både en markparkering och ett parkeringsdäck på fastigheten Kantskäraren 1. Infarten till Kantskäraren 1 avses flyttas till bussgatan för att kunna skapa en fickpark utmed Hyacintgatan. Boendes tillgång till parkeringsplatserna kommer att säkerställas.

För de tillkommande bostäderna och verksamheterna kommer parkering lösas i ett mobilitetshus i den norra delen av planområdet utmed Ärtholmsvägen. Planområdet nås primärt från Ärtholmsvägen. Ett mobilitetshus i detta läge gör att trafik inne i området kan minimeras.

3.4 Konsekvenser för fastigheter

Planområdet omfattar fastigheterna Motorklipparen 1, Kantskäraren 1, del av Gräsklipparen 2, del av Hyllie 165:61 och del av fastigheten 165:79.

Samtliga fastigheter ägs av Malmö stad. Fastigheterna Kantskäraren 1 och Gräsklipparen 2 är upplåtna med tomträtt till Riksbyggens bostadsrättsförening Malmöhus Nr. 24. Motorklipparen 1 arrenderas till St1 Sverige AB.

I detta skede är inte marktilldelningen beslutad. Därför beskriver nedanstående förslag endast i stora drag möjliga konsekvenser för ingående fastigheter.

Hyllie 165:79

Hyllie 165:79 är en gatumarksfastighet och ägs av Malmö stad. Den del som av fastigheten som ligger inom planområdet planläggs för huvudgata (GATA₁). Detaljplanen medför inga konsekvenser för fastigheten.

Hyllie 165:61

Fastigheten Hyllie 165:61 utgör en majoritet av markytan inom planområdet. Fastigheten är en gatumarksfastighet och ägs av Malmö kommun. Den del av fastigheten som planeras som kvartersmark för bostäder (B), vård, inte sjukhus eller fängelse (D₁), centrumverksamhet (C), transformatorstation (E₁) parkeringshus (P₁) kommer att bilda nya fastigheter. Den del av Kantskäraren 1 som planläggs som lokalgata (GATA₂) utgör cirka 190 m² och avses överföras till Hyllie 165:61. De delar av fastigheten Motorklipparen 1 som planläggs för huvudgata (GATA₁) och lokalgata (GATA₂) utgör cirka 1 430 m² och avses överföras till Hyllie 165:61.

Planerade byggnader inom planområdet tillåts i hörnavskärningarna kraga ut över allmän plats med en minsta fri höjd på 4.7 meter. Det kan bli aktuellt att upprätta servitut eller annan fastighetsreglering för de utkragande byggnadsdelarna.

Motorklipparen 1

Fastigheten Motorklipparen 1 planläggs för både kvartersmark med ändamålen bostäder (B), vård, inte sjukhus eller fängelse (D₁), centrumverksamhet (C), parkering (P) och transformatorstation (E₁) samt för allmän plats med ändamålen huvudgata (GATA₁) och lokalgata (GATA₂). De delar som planläggs för allmän plats utgör cirka 1430 kvadratmeter och avses överföras till fastigheten Hyllie 165:61.

De delar som planläggs för kvartersmark kommer troligtvis bli del av två fastigheter. Den del som planeras för parkering (P), centrumverksamhet (C) och transformatorstation (E₁) kommer troligtvis bilda en egen fastighet. Den del som planeras för bostäder (B), vård, inte sjukhus eller fängelse (D₁), centrumverksamhet (C) och transformatorstation (E₁) kommer troligtvis bilda en egen fastighet.

Gräsklipparen 2

En mindre del av fastigheten Gräsklipparen 2 ingår i planområdet. Den del som ingår är i detaljplan Pl 1062 planlagd för allmän plats. Samma del nyttjas i praktiken som kvartersmark för bostäder och planläggs därför för bostadsändamål (B). Inga förändringar sker gällande fastighetens utbredning.

Kantskäraren 1

Planområdet omfattar hela fastigheten Kantskäraren 1. Kantskäraren 1 planläggs för kvartersmark med ändamålet parkering (P) och för allmän plats med markanvändningen lokalgata (GATA₂). Den del som planläggs som lokalgata (GATA₂) utgör 194 kvadratmeter och avses överföras till fastigheten Hyllie 165:61.

3.5 Samhällskonsekvenser

Bostadspolitiska mål

Genomförandet av detaljplanen bidrar till uppfyllelse av de bostadspolitiska målen genom att den medger bebyggelse i varierade upplåtelseformer i ett obebyggt område i nära anslutning till ett område där det sedan tidigare främst finns bostadsrätter i flerbostadshus. Detaljplanen medger uppförande av en funktionsblandad bebyggelse med bostäder, centrumverksamhet och vård, inte sjukhus eller fängelse.

Barnperspektiv

Planområdet har goda förutsättningar att bli en bra miljö för både barn och vuxna. Inom planområdet kommer ett gång- och cykelvägnät att byggas ut, något som i dagsläget saknas. Vägen till Holmaskolan kommer att vara prioriterad. Bostadsgårdarna kommer att vara tillräckligt stora för att möjliggöra för lek. I plankartan ställs krav att trapphusens entréer ska vara genomgående vilket underlättar för barn att självständigt nå bostadsgården.

Tillgänglighet

Området är flackt och kommer inte innehålla några påtagliga lutningar inom allmän plats. Detta gör att området i sin helhet kommer att vara tillgängligt för individer med nedsatt rörelseförmåga. Föreslagen bebyggelse har en tydlig struktur vilket gör att området kommer att vara lätt att orientera sig i. Utformning av gator ska ske med hänsyn till rörelsehindrades behov.

Jämställdhet

Genom att Holma får ny bebyggelse och nya entréer som binder samman Holma med omgivande områden kan även den äldre delen av Holma synliggöras och bli mer inbjudande. Detta tillsammans med ombyggnaden av Pildammsvägen och Ärtholmsvägen till mer stadsmässiga gator medför en större genomströmning av människor vilket kan främja tryggheten för alla som rör sig på gatan under fler av dygnets timmar. Det ger också bättre förutsättningar för verksamheter och service.

Planförslaget innebär att bussen flyttar längre ut, vilket innebär att boende i Holma kommer att behöva gå cirka 100–250 meter längre till bussen jämfört med idag (beroende på hur nära ett hållplatsläge personen bor idag). Flytten innebär dock att bussen får en genare väg. Det innebär att den kommer att gå snabbare och därmed upplevas som ett attraktivt alternativ till bilen. Bussens flytt innebär framförallt negativa konsekvenser för kvinnorna i området, särskilt de som är äldre, som generellt använder kollektivtrafik i högre utsträckning än män. Vad gäller gång och cykel innebär planförslaget en betydande förbättring jämfört med dagens läge.

Kvinnor i Malmö går, cyklar och åker kollektivtrafik mer än män. Prioritering mellan olika trafikslag är en viktig fråga för ökad jämställdhet. En stad och ett trafiksystem med en obalanserad färdmedelsfördelning, där biltrafiken är det dominerade trafikslaget, begränsar egenmakten och möjligheten att förflytta sig i vardagen. Dagens situation, att män äger bil och kör bil i större utsträckning än kvinnor, innebär att mäns tillgänglighet till stadens och regionens utbud generellt sett är större än kvinnors. Närheten till kollektivtrafik med hög kvalitet samt goda möjligheter att kunna förflytta sig till fots och med cykel kan till viss del kompensera detta. En planering som strävar mot en tätare och mer funktionsblandad stad med större närhet till vardagsbehoven gör resandet till fots, med cykel och kollektivtrafik mer rationellt och staden mer jämställd.

När föräldrar separerar är det viktigt att det finns möjlighet för både män och kvinnor att bo kvar i området där barnen är etablerade och går i förskola och grundskola. Intentionen är att tillkommande bebyggelse ska uppföras i olika lägenhetsstorlekar vilket är positivt för

blandningen av åldersgrupper i Holma. Betydligt fler kvinnor än män lever ensamma med barn.

Kommunal service

Detaljplanens genomförande kommer att innebära ett ökat behov av både grundskoleplatser och förskoleplatser i närområdet. Behovet av fler grundskoleplatser bedöms kunna hanteras av närliggande grundskolor, bland annat Holmaskolan.

I Holma har en ny förskola uppförts i närtid och ytterligare två är planlagda. Trots det, visar nuvarande prognoser, att det kommer att vara en brist på förskoleplatser i närområdet både på kort och lång sikt. Arbetet pågår att identifiera en lämplig plats för att uppföra ytterligare en förskola.

Vidare möjliggör detaljplanen centrumverksamhet och vård (inte sjukhus eller fängelse). Det finns alltså möjlighet att verksamheter med vårdinslag etableras inom planområdet.

Kommersiell service

Detaljplanen möjliggör uppförandet av cirka 350 bostäder. Detta skapar ett utökat underlag för framtida kommersiell service. Detaljplanen möjliggör också för centrumverksamhet i varje kvarter inom planområdet, inklusive mobilitets- och parkeringshuset. Detaljplanens genomförande innebär att den befintliga drivmedelsstationen med tillhörande servicebutik rivs. Möjligheten till kommersiell service kommer dock att vara större efter detaljplanens genomförande.

4 Genomförande

4.1 Organisatoriska genomförandefrågor

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

Fastighets- och gatukontoret ansvarar för markanvisning samt hanterar avtal avseende markköp och överlåtelseavtal där kommunal mark överläts till exploatörer som blivande fastighetsägare.

Fastighets- och gatukontoret hanterar avtal avseende uppsägning av arrende samt avtal avseende markköp eller överenskommelse med tomträttsinnehavare där nuvarande kvartersmark planläggs för allmän plats.

Övriga frågor avseende lantmäteriförrättningar, ledningar och avtal ska samordnas mellan fastighetsägarna inom planområdet.

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

4.2 Tekniska genomförandefrågor

Mark

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

Teknisk försörjning

I samband med fortsatt markprojektering kommer ledningar att detaljprojekteras och byggas ut inom planområdet.

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

För att kunna försörja den planerade bebyggelsen inom planområdet med el behövs en transformatorstation uppföras. Kring en elanläggning finns ett elektriskt och ett magnetiskt fält. Styrkan beror bland annat på avståndet till anläggningen, spänningen och belastningsströmmen. Det finns inga riktvärden för var transformatorstationer ska placeras, men försiktighetsprincipen tillämpas. Vid placering av transformatorstation i byggnad eller i närhet av byggnad, bör ett avstånd på minst fem meter hållas mellan transformatorstation och byggnadsdel med hög vistelsegrad, till exempel bostad eller kontor. Placeringen av transformatorstationen är alltså delvis beroende på vilken planlösning som planerade byggnader kommer få i samband med framtagande av bygglovshandlingar. Detta hanteras vidare i bygglovsprocessen.

Brand

Planområdet är beläget inom normal insatstid för räddningstjänsten.

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

Tillträde för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Framkomlighet för släckfordon går att upprätta på allmän plats. Beroende på vilka brandskyddslösningar som används i de kommande byggnaderna kan platsreservationer krävas för utrymningsanordningar, höjdfordon, maskinstegar och stegbilar. Detta ska anordnas på kvartersmark. TR2-

trapphus eller två av varandra oberoende utrymningsvägar förordas över andra platskrävande åtgärder.

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

Buller

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

Dagsljus

Mer detaljerade utredningar gällande dagsljusstillgång i byggnader kan behöva redovisas av exploatören i samband med bygglovsansökan.

Ledningar, mobilanläggningar och brunnar

Den kulverterade huvudmatarledningen för fjärrvärme väster om Pildammsvägen ska flyttas. Flytten av ledningen kommer att göras i samband med utbyggnaden av allmän plats i detaljplanerna Dp 5588 och Dp 5546 (södra och mellersta delen av Holmastan). Avtal har upprättats mellan E.ON och Malmö stad som reglerar parternas kostnadsansvar avseende flytten.

Det större ledningsstråket för tele väster om Pildammsvägen ska skyddas i samband med byggnationen. Tillfällig spontning bedöms vara nödvändig. Ledningarna går i en betongkanalisation i den norra delen. En bit norr om Hyacintgatan har ledning lagts om i samband med bygget av citytunneln och fortsätter i plaströr. Ett markreservat för allmänna underjordiska ledningar har införts på kvartersmarken i plankartan. Denna bestämmelse har kombinerats med en utformningsbestämmelse som innebär att ledningar får överbyggas med en minsta fri höjd om 3 meter.

Längs med Pildammsvägen löper en huvudvattenledning som ska flyttas i samband med ombyggnationen av Pildammsvägen. Flytten av ledningen kommer att göras i samband med utbyggnaden av allmän plats i detaljplanerna Dp 5588 och Dp 5546.

Inom fastigheten Motorklipparen 1 finns en mobilmonopol (vardagligt: mobilmast). För att möjliggöra planförslaget måste mobilmonopolen flyttas. Avsikten är att telemasten ska vara kvar under en del av byggtiden. En ny antenn kommer att uppföras på en av de planerade byggnaderna, företrädesvis parkeringshuset, innan befintlig mobilmonopol monteras ned.

För att säkerställa elförsörjningen inom planområdet behövs en ny transformatorstation. Detta är möjligt inom all kvartersmark inom planområdet, både på bostadsgårdarna men också inom byggrätterna. Det finns elledningar både inom allmän plats och inom kvartersmark. Ledningar som ligger inom kvartersmark kommer behöva flyttas.

Detaljplanen ligger inom verksamhetsområde för dagvatten, spillvatten och dricksvatten. En utbyggnad av ledningsnätet kommer att ske i den här delen av Holma.

Inom den södra delen av planområdet finns en mätbrunn som är en del av citytunnelanläggningen. Mätbrunnen är lokaliserad på den tilltänkta bostadsgården i det södra kvarteret (se ungefärligt läge i illustrationen nedan). Mätbrunnen är inte sammankopplad med några ledningar. Mätbrunnen måste vara kvar och ska därför skyddas vid byggnation och vid förvaltning.

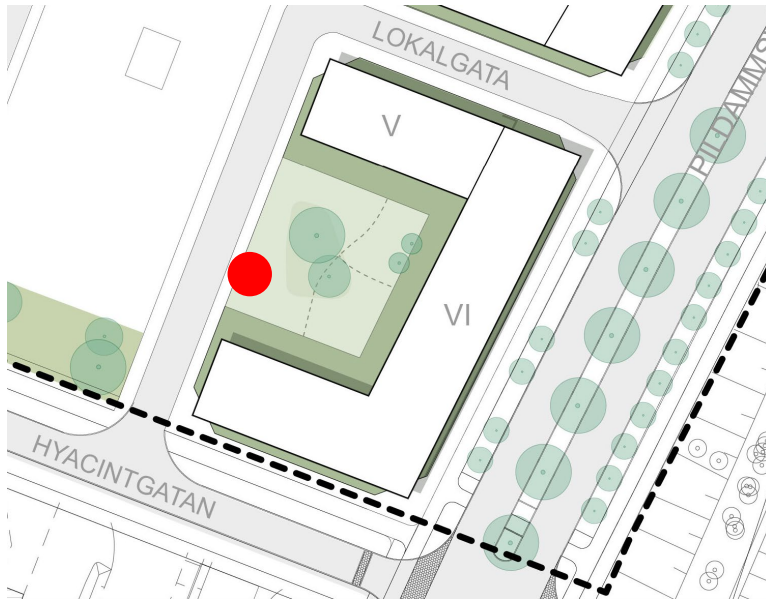


Illustration över det södra kvarteret. Mätbrunnens ungefärliga läge är vid den röda punkten. Planområdet är inom svart belstreckad linje.

4.3 Ekonomiska genomförandefrågor

Exploateringsavtal

Inget exploateringsavtal avses upprättas för genomförandet av detaljplanen.

Övriga ekonomiska genomförandefrågor

Utbyggnad av följande ledningsnät: El, fjärrvärme, dricksvatten-, spill- och dagvatten bekostas av E.ON och VA SYD. Blivande fastighetsägare bekostar anslutningsavgift med mera.

Planens genomförande förutsätter lantmäteriförrättning som ska bekostas av fastighetsägaren/ledningshavaren om inget annat avtalas.

4.4 Fastighetsrättsliga genomförandefrågor

Fastighetsbildning

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

I planområdet läggs kvartersmark ut för bostäder, centrumverksamhet, vård (inte sjukhus eller fängelse) och parkering. Fastighetsägare ansöker om fastighetsbildning och anläggningsförrättning.

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

Bildande av ledningsrätt bör ske i samband med fastighetsbildningen. Fastighetsägaren ska därför kontakta berörda ledningshavare inför ansökan om fastighetsbildning

En del av fastigheten Kantskäraren 1 som i gällande detaljplan är planlagd för parkering är i föreliggande detaljplan planlagd för allmän plats. Ambitionen är att en överenskommelse ska träffas mellan bostadsrättsföreningen Malmöhus 24, som har tomträtt för fastigheten, och Malmö stad om inlösen av berörd del av fastigheten Kantskäraren 1. Det kan också bli aktuellt med en tvångsinlösen av berörd del av fastigheten Kantskäraren 1. Kommunen

har, enligt 6 kapitlet 13 § plan- och bygglagen (2010:900), rätt att läsa in mark som enligt detaljplanen ska användas för allmän plats. Ersättning ska utgå till berörd tomträttshavare enligt 4 kapitlet expropriationslagen (1972:719).

Ansökningar om förändringar av fastigheter, gemensamhetsanläggningar och ledningsrätter ska lämnas till Lantmäterimyndigheten Malmö stad. Mätbrunnen i det södra kvarteret ska säkras med servitut.

5 Planeringsförutsättningar

5.1 Bakgrund och organisation

Motiv för planläggningen

Planläggningen motiveras av Malmö stads behov av fler bostäder samt möjligheten att till skapa nya boendeformer och upplåtelseformer i Holma. Planläggningen motiveras också av behovet av att koppla ihop Holma på ett bättre sätt med omgivande områden och staden i stort.

Planförfarande

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

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

Historik i processen

2011 var Holma en av tävlingstomterna i den årligen återkommande Europantävlingen. Två förslag av arkitektkontoren JOUR respektive Green Grid valdes ut som särskilt intressanta.

2013 togs ett värdeprogram fram av Malmö stad tillsammans med MKB och Riksbyggen. Vid ungefär samma tid bildade MKB Fastighets AB, Riksbyggen och staden en gemensam organisation för projektet kallad Holmastan.

2014 anlätade Holmastan Gehl Architects som projektledare med uppdraget att tillsammans med Malmö stad och JOUR ta fram ett förslag för Holma som en vidareutveckling av de förslag som togs fram i samband med European och värdeprogrammet.

Förslaget ligger till grund för planprogrammet för Holma och Kroksbäck som godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2016-11-17.

I samrådsskedet av detaljplanen var planområdet större och inkluderade ett dagvattenmagasin vid Ärtholmsvägen och ett kvarter vid Tulpangatan, längre västerut på Ärtholmsvägen. För att kunna uppföra kvarteret behövdes en överenskommelse träffas mellan tomträttshavaren till fastigheterna 165:74 och 165:75 och Malmö stad. Överenskommelsen bestod i att befintliga parkeringsplatser skulle ersättas utmed Tulpangatan och att tomträtterna skulle överföras till Malmö kommun. En överenskommelse kunde aldrig träffas och kvarteret har därför tagits bort från planförslaget. Dagvattenmagasinet har stöd i gällande detaljplan Pl 1062 och har därför också tagits bort från planförslaget.

Medverkande

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

5.2 Planområdet

Plandata

Planområdet är beläget i norra Holma och avgränsas av Hyacintgatan i söder, Kroksbäcksparken i väster, Pildammsvägen i öster och Ärtholmsvägen i norr.

Planområdet består av fastigheterna Motorklipparen 1, Kantskäraren 1 och delar av fastigheterna Hyllie 165:61, Hyllie 165:79, Hyllie S:33 (samfällighet) och Gräsklipparen 2.

Malmö kommun äger samtliga fastigheter. Tomträttsinnehavare för Kantskäraren 1 och Gräsklipparen 2 är Riksbyggen Bostadsrättsförening Malmöhus nr 24. Arrendator för Motorklipparen 1 är St1 Sverige AB. Inom fastigheten Motorklipparen 1 finns en ledningsrätt för telekommunikation till förmån för TeliaSonera Mobile Networks AB.

Planområdet har en area på cirka 39 000 kvadratmeter.

Platsens historik

Planområdet ligger i norra Holma som är ett av stadens sist uppförda miljonprogram, uppfört i början av 1970-talet.

Bebyggelse

Befintlig bebyggelse i Holma består av hus i tre respektive åtta våningar med enstaka inslag av fyrvåningshus med loftgångar. Husen är placerade i en rätvinklig struktur. Det ursprungliga bruna eller gula teglet har bevarats på de lägre husen, medan höghusen har genomgått större förändringar och nu präglas av en stor variation i färg och form. De största förändringarna skedde på 1980- och 90-talet då delar av bebyggelsen kompletterades med tidstypiska postmodernistiska entréer, fasader i kulörta färger eller nytt fasadmateriäl. De kulturhistoriska värdena i Holma och Kroksbäck är inte av en sådan betydelse att de ger upphov till bevarandekrav.

Topografi, landskap, grönstruktur

Holmas grönstruktur består av ett stort- och finmaskigt nät av gröna uppvuxna gårdar sammankopplade av gröna smala passager.

I nordöst är planområdet ganska flackt och ligger i nivå med Ärtholmsvägen på omkring +15 meter. I öster mot Pildammsvägen, samt i norr mot Ärtholmsvägen, har planområdet en varierad topografi och landskapet har modulerats med utfyllnadsmassor. Nivåerna varierar från +15 meter till +18 meter.

Inom planområdet finns flera träd och två trädalléer. Majoriteten av alla träd inom planområdet står mellan Holmavångsvägen och Pildammsvägen, uppe på vallar. Träden står i klungor och upplevs snarare som större buskar än som träd.

Mellan körbanorna på Pildammsvägen finns en trädallé av pagodträd, träden planterades 2010. Träden bedöms inte omfattas av det generella biotopskyddet för trädalléer med tanke på trädens ålder och storlek. Om träden får lov att växa kommer de med tiden troligtvis omfattas av biotopskydd.

På fastigheten Motorklipparen 1 finns fem träd av arten plataner. Träden står i en bågförmation ut mot Holmavångsvägen. Träden planterades vid slutet av 90-talet och bedöms omfattas av det generella biotopskyddet för trädalléer. För att genomföra detaljplanen kommer minst två av fem träd behöva fällas. För att fälla träd som omfattas av biotopskydd krävs dispens enligt 7 kapitlet 11 § miljöbalken. På fastigheten Motorklipparen 1, invid drivmedelsstationen och ut mot Holmavångsvägen, finns ytterligare en uppvuxen platan.

Kollektivtrafik

Stadsbusslinje 6 som går mellan Toftanäs och Klagshamn via bland annat Värnhem, Triangeln, Södervärn, Hyllie och Bunkeflostrand trafikerar planområdet. Busslinjen har en turtaethet på 10 minuter dagtid på vardagar. Bussen går på en separat bussgata som ligger parallellt med Holmavångsvägen och inom planområdet finns busshållplatsen Fosiedal och precis utanför planområdet finns hållplatsen Konsultgatan. Hyllie station med tåg- och buss- trafik ligger cirka 1,5 kilometer ifrån planområdet. Stationen trafikeras av lokal-, och regionaltåg samt tåg till Danmark. Det är också möjligt att ta tåget från Hyllie station till Malmö C för att ta fjärrtåg mot Stockholm och Göteborg. Tågresan från Hyllie station till Malmö

central tar cirka 7 minuter. Hyllie station trafikeras även av flera stadsbusslinjer samt regionbusslinjer.

Gång och cykel

Inom planområdet finns enbart en gångväg utmed Ärtholmsvägen. Inom planområdet finns inga andra gångvägar och inga cykelvägar.

Biltrafik

Planområdet nås i dagsläget från Ärtholmsvägen i norr. Ärtholmsvägen ansluter till Holmavångsvägen som löper genom planområdet i nord-sydlig riktning.

I den östra delen av planområdet går Pildammsvägen som skiljer Holma ifrån Kulladal. Pildammsvägen kopplar ihop de mer centrala delarna av Malmö i norr med Yttre Ringvägen i söder.

Fjärrvärme

Väster om Pildammsvägen löper en kulverterad huvudmatarledning för fjärrvärme. Ledningen har ett skyddsavstånd på 2 meter från ytterkant rör på vardera sida om ledningen.

EI

Väster om Pildammsvägen finns en högspänningskabel som ingår i regionnätet. Inom planområdet finns också flera mindre elledningar.

Tele

Det finns ett större ledningsstråk längs östra sidan av Holmavångsvägen samt den södra sidan av Ärtholmsvägen med kapacitet för 24 kablar ingjutet i betong för sekundärnätet i Malmö. Ledningen är ur drift. Öster om denna går det en kopparledning som förser Holma med telefoni och ADSL. Ledningen behöver ett skyddsavstånd om 1,5 meter på var sida om kanalisationen.

Inom fastigheten Motorklipparen 1 finns en mobilmonopol (vardagligt: mobilmast) med tillhörande anläggning.

Vatten och avlopp

Inom planområdet finns spillvatten-, dagvatten- och vattenledningar av olika dimensioner. I den östra delen av planområdet löper en större huvudvattenledning.

Befintlig kommunal och kommersiell service

I närheten av planområdet finns Holmaskolan (årskurs F-6) samt tre kommunala förskolor och två fristående förskolor.

Mindre kvartersbutiker, frisör och pizzeria finns i Holma. Hyllie ligger ca 1,5 kilometer söder om planområdet med ett stort utbud av service och handel tillsammans med flera hotell, Malmö arena samt Malmö mässhall. Cirka 1 km från planområdet ligger Mobilia köpcentrum.

Demografi

I Holma bor det ca 4000 personer, med en jämn fördelning av män och kvinnor. 27,5 procent av befolkningen är under 18 år och 28 procent är över 60 år. Den disponibla inkomsten i området är låg, i snitt under 125 000 kronor om året. 31–40 procent har eftergymnasial utbildning. Över 2 procent av befolkningen får ekonomiskt bistånd. Över 50 procent av befolkningen är födda utanför Norden. 12–5 procent är förvärvsarbetar. 50–80 procent av bostadsbeståndet består av hyresrätter.

5.3 Tidigare ställningstaganden

Riksintressen enligt 3 eller 4 kapitlet miljöbalken

Inom planområdet löper Citytunneln som är av riksintresse för kommunikationer. Citytunneln ligger i planområdets utkant, under Pildammsvägen. Ombyggnationen av Pildammsvägen kommer inte påverka citytunneln. Planerade byggnader ligger relativt långt från tunneln, i jämförelse med bebyggelsen som möjliggörs i detaljplanerna för södra och mellersta Holmestan (Dp 5588 och Dp 5546). Trafikverket har varit en remissinstans under arbetet med detaljplanen. Trafikverket kommer fortsatt att delta i utbyggnaden av Holma för att bevaka frågor som rör riksintresset.

Översiktsplan

Området redovisas i översiktsplanen som ”*ny blandad stadsbebyggelse*” och ”*existerande blandad stadsbebyggelse*”. Tätheten som anges för bebyggelsen är täthetsgrad 2 det vill säga ”I kollektivtrafikstråkens närhet och längs breda huvudgator finns potential för en hög täthet. Med ett stort behov av överbryggande kopplingar för att bättre knyta ihop olika stadsdelar finns här stora möjligheter för kompletteringar av staden. Skala och uttryck på kompletterande bebyggelse, parker och torg kan variera beroende på omkringliggande bebyggelsestruktur och gaturummens utformning.”

Pildammsvägen ska omvandlas till en mer stadsmässig gata. Som huvudgata mellan centrala Malmö och Hyllie har Pildammsvägen förutsättning att få ett stadsliv som binder samman de omgivande stadsdelarna med varandra. Gränsen mellan stad och förstad ska flyttas utåt och fler bostäder, arbetsplatser och service ger ökade möjligheter till ett lokalt stadsliv längs gatan. Vid komplettering ska möjligheter att till skapa nya platsbildningar och parker tillvaratas. Ny bebyggelse ska knyta samman bostads- och fritidsområden på ömse sidor om Pildammsvägen. Kulladal och Gröndal, öster om Pildammsvägen, ska ges en förbättrad koppling till Kroksbäcksparken.

Planförslaget är upprättat i enlighet med översiktsplanen.

Planprogram

Detaljplanen grundar sig på ett planprogram för Holma och Kroksbäck som godkändes av stadsbyggnadsnämnden 2016-11-17.

I planprogrammet föreslogs bostäder i flerbostadshus, parkeringshus, inslag av centrumverksamhet samt en ombyggnad av Pildammsvägen och Ärtholmsvägen till mer stadsmässiga gator. I planprogrammet föreslogs även bebyggelse på två parkeringsdäck och en markparkering som tillhör den bostadsrättsförening som ligger i norra Holma. Sedan planprogrammet godkändes har diskussioner förts med bostadsrättsföreningen och bostadsrättsföreningen har inte visat intresse av att bebygga markparkeringen eller parkeringsdäcken. Ett nytt förslag på struktur har därför tagits fram för området.

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Området är tidigare planlagt. Berörda gällande detaljplaner är Pl 1062 (Holma), Pl 1150 (Mekanikern) och Ädp 4636 (Citytunneln).

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

5.4 Underlag till planarbetet

Kommunövergripande dokument

- Riktlinjer för grönytefaktor, 2014
- Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggande, 2005
- Skyfallsplan för Malmö, 2017
- Naturvårdsplan för Malmö, 2012
- Bostadspolitiska mål, 2018–2022
- Miljöprogram för Malmö stad 2021–2030
- Energistrategi för Malmö, 2009
- Trafik- och mobilitetsplan (TROMP), 2016
- Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö, 2020
- Mobilitet för Malmö, 2021
- Kretsloppsplan 2021–2030 för Malmö Stad och Burlövs kommun
- Riktlinjer för exploateringsavtal, 2016
- Riktlinjer för markanvisningsavtal- samma som Markanvisningspolicy, 2021??

Utredningar till grund för planförslaget

- Miljöteknisk markundersökning på Motorklipparen 1, ÅF Infrastructure, 2016-10-13
- Redovisning av kvarvarande förorening på Motorklipparen 1, ÅF Infrastructure, 2017-02-06
- Översiktlig markundersökning, Ramböll, 2022-04-22
- PM – Kompletterande grundvattenprovtagning, Ramböll, 2023-01-20
- Norra Holma PM – markmiljö, Fastighets- och gatukontoret, 2023-02-09
- Trafikbullerutredning, Tyréns, 2022-10-12
- Förprojektering, Berg & Dahl, 2018-03-28
- PM – Dagvatten Holma, Resultat flödesberäkning och fördröjning, Berg & Dahl, 2018-12-12, rev 2020-10-26, rev 2022-12-19
- Handelsutredning Holmastan, Platspilot 2017-08-18

Stadsbyggnadskontoret

Daniela Duljan Krizanec
Enhetschef

Dennis Bengtsson
Planhandläggare