



GRANSKNINGSHANDLING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för fastigheten Hyllie 165:61 m.fl. (norra delen av Holmas-
tan) i Holma i Malmö

Innehållsförteckning

SAMRÅDSREDOGÖRELSE	1
Kapitel 1 - Inledning	2
Hur samrådet bedrivits	2
Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	2
Myndigheter	2
Kommunala och regionala organ	7
Övriga remissinstanser	20
Sakägare enligt fastighetsförteckning	23
Kapitel 3 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet	41

Kapitel 1 - Inledning

Hur samrådet bedrivits

Stadsbyggnadsnämnden tog beslut om samråd den 16:e december 2021.

Samrådstiden var 10 januari 2022 – 20 mars 2022. Planförslaget skickades för samråd till remissinstanser och sakägare. Planförslaget var tillgängligt för kännedom på www.malmo.se.

Samrådsmöte om planförslaget hölls den 9:e mars 2022. Mötet utlystes genom utskick av följebrev.

Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Följande sammanställning redovisar synpunkter som har kommit in under samrådet. Personnamn anges inte. Stadsbyggnadskontorets kommentarer redovisas i kursiv stil.

Myndigheter

Länsstyrelsen, diarienummer SBN-2020-109-79:

Länsstyrelsens formella synpunkter

Riksintresse kommunikationer 3 kap. 8 § MB

Inom planområdet ligger del av Citytunnelbanan som är utpekad som riksintresse för kommunikationer. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen.

Detaljplanen innebär arbeten inom säkerhetszon/servitut för Citytunneln som här ligger i ett förhållandevis ytligt läge. All påverkan på eller flytt av Trafikverkets ledningar/brunnar och/eller andra arbeten som förutsätts ske inom Citytunnelns säkerhetszon (inkl. nödvändiga riskutredningar) ska ske på kommunens bekostnad och godkännas av Trafikverket.

Länsstyrelsen efterfrågar i planhandlingarna en redovisning av förutsättningarna för planerad bebyggelse ovanpå och intill Citytunneln vad gäller aspekter så som tekniska krav, geotekniska säkerhetsfrågor, vibrationer och stömljud. Kommunen behöver även bedöma huruvida det är tekniskt möjligt med källare. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen har en nära dialog med Trafikverket gällande detaljplanens genomförandefrågor som berör riksintresset. **(1)**

Risk för översvämning

Enligt planbeskrivningen kommer planerat ledningsnät vid ett 100-årsregn inte kunna hantera all nederbörd. I förprojekteringen finns en övergripande höjdsättning som ska följas för att skyfallsvattnet ska kunna ledas till fördröjningsmagasin. En uppdatering kring avrinningsvägar kommer att behöva göras för att säkerställa att vattnet leds rätt.

Länsstyrelsen anser att kommunen behöver redovisa avrinningsvägar och skyfallshantering inför granskningsskedet. Om höjdsättning krävs ska detta redovisas och säkerställas på plankartan. **(2)**

Hälsa och säkerhet – buller

Enligt planbeskrivningen kommer en bullerutredning att tas fram inför granskningskedet. Länsstyrelsen förutsätter att detta görs, då det är en del av bedömningen av markens lämplighet för föreslaget ändamål. Det ska av planhandlingarna framgå vilka bullernivåer som planområdet beräknas utsättas för. Beräkningen ska ta hänsyn till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen. I det fall det finns flera bullerkällor behöver beräkningen ta hänsyn till detta. Värdet för buller beräknas till den gräns för byggrätt som planen medger i full utbyggnad, för samtliga våningsplan, och inte utifrån illustrationsplan. **(3)**

Hälsa och säkerhet - markföroreningar

Av planhandlingarna framgår att en översiktlig markundersökning har utförts, men att det inför granskningskedet kommer att göras en mer omfattande och utförlig markundersökning. Länsstyrelsen förutsätter att detta görs, då det är en del av bedömningen av markens lämplighet, och att förekomsten av eventuella föroreningar hanteras i detaljplanen. Om marken är förorenad ska kommunen bedöma om någon efterbehandlingsåtgärd kan säkerställa att marken blir lämplig för det föreslagna ändamålet. Markens lämplighet kan säkerställas antingen genom att avhjälpandeåtgärder genomförs innan planen antas eller genom villkorat bygglov enligt 4 kap. 14 § PBL.

Enligt Länsstyrelsens information är fastigheten Motorklipparen 1 upptagen i inventering över potentiellt förorenade områden. Området har enligt dessa uppgifter tidigare använts till mellanlagring av farligt avfall och används i dagsläget till drivmedelshantering, vilket kan innebära att marken kan vara förorenad, beroende på vilken sorts verksamhet som i praktiken har bedrivits på platsen. I Länsstyrelsens information framgår att petroleumföroreningar påträffats vid olika tillfällen då markundersökningar utförts på fastigheten. Då det är kommunens miljöförvaltning som är tillsynsmyndighet för det potentiellt förorenade området är det lämpligt att de deltar i planläggningen.

Även fastigheten Skyffeljärnet 2 som angränsar planområdet är upptagen i inventering över potentiellt förorenade områden. På fastigheten kan verkstadsindustri med halogenerade lösningsmedel förekommit. Den typen av förorening kan framförallt spridas med grundvattnet och skulle eventuellt kunna påverka planområdet om föroreningsspridning skett. Länsstyrelsen efterlyser en bedömning av risk för eventuell föroreningsspridning till planområdet.

I Länsstyrelsens information framgår att grundvattnets strömningsriktning vid fastigheten Motorklipparen är nordlig till nordvästlig. I den översiktliga markundersökningen som gjorts för planförslaget anges att man vid tidigare undersökningar tagit ett grundvattenprov söder om drivmedelstationen och att "Inga förhöjda föroreningshalter över Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning påträffades". Vid nordlig grundvattenströmning är grundvattenprovet taget söder om drivmedelshanteringen, uppströms verksamheten, och risken finns att eventuell föroreningsspridning i grundvattnet kan ha missats. **(4)**

Hälsa och säkerhet- risker, drivmedelsstation

Enligt planbeskrivningen avses den drivmedelsstation som finns inom planområdet avvecklas för att möjliggöra föreslagen bostadsbyggelse. Länsstyrelsen anser att kommunen på ett tydligare sätt behöver redovisa hur och att drivmedelsstationen kommer att avvecklas. Om inte detta görs anser länsstyrelsen att drivmedelsstation och drivmedelstrasporterna till och från denna behöver betraktas som en förutsättning avseende de risker som det kan innebära avseende avstånd i förhållande till föreslagen kringliggande markanvändning samt hantering av eventuella markföroreningar. **(5)**

Hälsa och säkerhet- risker, transformatorstationer

Enligt planbeskrivningen behövs en ny elnätstation för att säkerställa elförsörjningen inom planområdet, vilket enligt plankartan är möjligt att anlägga inom all korsmark. Enligt planbeskrivningen ska försiktighetsprincipen tillämpas vid placering av nätstationer och utformning och placering av nätstationer bör ske på ett sätt som begränsar exponeringen för strålning och brandrisk.

Länsstyrelsen efterfrågar en tydligare riskbedömning avseende elnätstationernas elektromagnetiska fält i förhållande till föreslagen markanvändning. Utifrån denna bedömning behöver kommunen på plankartan precisera var en lämplig placering är möjlig. Behov av eventuella riskreducerande åtgärder ska säkerställas på plankartan. **(6)**

Länsstyrelsens rådgivning

Undersökning av betydande miljöpåverkan

Utifrån aktuellt underlag delar Länsstyrelsen kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

Information om biotopskydd

Enligt planbeskrivningen finns det inom planområdet över 100 träd och en betydande andel av dessa kommer att behöva flyttas eller fällas. En del av träden omfattas enligt planbeskrivningen av biotopskydd, och de träd som står i alléer har prioriterats och avses bevaras i största möjliga mån.

Länsstyrelsen upplyser om att det enligt 7 kap. 11 § miljöbalken inom ett biotopskyddsområde inte får bedrivas någon verksamhet eller vidtas någon åtgärd som kan skada naturmiljön. Avseende t.ex. alléer, är det inte enbart träden i allén som omfattas av biotopskyddet. Även markområdet kring träden, minst motsvarande omfånget av trädkronorna, omfattas. Om det finns särskilda skäl, får dispens från förbudet ges i det enskilda fallet. Skulle dispens behöva sökas vill Länsstyrelsen påminna om att detta bör göras tidigt i detaljplanprocessen eftersom utfallet kan påverka detaljplanens utformning. Länsstyrelsen anser att kommunen i planhandlingarna behöver redogöra för hur biotopskyddet ska hanteras, och om ansökan om dispens är aktuellt. **(7)**

Information om skyddsrum

Länsstyrelsen noterar att det inom planområdet finns ett antal skyddsrum. Om genomförandet av planen förutsätter att skyddsrum avvecklas eller flyttas behöver kommunen ansöka om detta hos Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB). Länsstyrelsen rekommenderar att detta görs tidigt i planprocessen då det kan påverka detaljplanens genomförbarhet. För mer information se MSB:s hemsida. **(8)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Servitutsområdet för Citytunneln ligger inte på kvarteretsmark, utan enbart under Pildammsvägen som är och fortsatt kommer vara planerad för allmän plats. Vid projektering och ombyggnad kommer Trafikverket delta så att deras intressen tillgodoses. Utanför servitutsområdet finns ledningar och brunnar som tillhör Citytunneln. I det södra kvarteret inom planområdet finns en mätbrunn som kommer vara lokaliserad i utkanten på bostadsgården. Mätbrunnen ska vara kvar och ska skyddas vid framtida markarbeten. Planbeskrivningen har kompletterats med information om mätbrunnen.*

2. *En genomgång och översyn av höjdsättningen har genomförts för att säkerställa att skyfallsvattenkan ledas till planerade fördröjningsytor som ska ligga inom allmän plats, men utanför planområdet vid Ärtholmsvägen. Inom allmän plats inom planområdet har fem punkter försetts med plushöjder för att säkerställa en korrekt avrinning. Planbeskrivningen har kompletterats med en karta med rinnvägar.*
3. *En trafikbullerutredning har tagits fram och redovisas i planbeskrivningen. Utredningen visar att trafikbullerförordningens riktvärden överskrids ut mot Pildammsvägen och Ärtholmsvägen. Detta innebär att åtgärder behöver vidtas. En möjlig åtgärd är att bostäder som vetter ut mot Ärtholmsvägen och Pildammsvägen inryms med lägenheter som inte överstiger 35 kvadratmeter eller att större lägenheter utförs genomgående så att minst hälften av rummen orienteras mot en tyst sida. Trafikbullerutredningen visar att tysta sidor kan uppnås mot bostadsgården. Trafikbullerutredningen visar också att bullerskyddade uteplatser kan anordnas på bostadsgårdarna.*
4. *Inom planområdet har flera markundersökningar genomförts. Under våren 2022 genomfördes en markundersökning inom planområdet. Utredningen visade att marken inom planområdet är förorenad. Inom planområdet påträffades föroreningar endast i fyllnadsmassorna inom planområdet. Fem grundvattenrör installerades och grundvattenprover uttogs och analyserades för BTEX, alifater, aromater, PAH, MTBE och bly. I fyra av fem prov låg halterna under laboratoriets rapporteringsgräns. I ett prov detekterades låga halter av MTBE. I december 2022 uttogs grundvattenprov från två rör och analyserades med avseende på halogenerade lösningsmedel. Båda prov underskred laboratoriets rapporteringsgräns. På Motorklipparen 1 (där drivmedelsstationen ligger) har marken provtagits i flera omgångar. Den utredning som har legat till grund för lämplighetsprövningen genomfördes 2016. Den visade att marken inom fastigheten Motorklipparen 1 var förorenad. Föroreningen avlägsnades, med undantag för förorenad jord under en ledning. Ett kompletterande PM kring markmiljön har tagits fram med en riskbedömning, förslag på avhjälpandeåtgärder och en kostnadsberäkning av avhjälpandeåtgärderna. Stadsbyggnadskontoret bedömer att marken inom planområdet går att göra lämplig för föreslagna ändamål. Kostnaden för avhjälpandeåtgärderna bedöms inte utgöra ett hinder för exploateringen.*
5. *På fastigheten Motorklipparen 1 finns en drivmedelsstation. En drivmedelsstation förvarar brandfarlig vätska. Både förvaringen och transporter av brandfarlig vätska till drivmedelsstationen utgör en viss risk för omgivningen. Det finns ett arrendeavtal mellan kommunen, som är markägare, och ägaren till drivmedelsstationen. Arrendeavtalet löper ett år i sänder och kan sägas upp av Malmö stad. Drivmedelsstation ska inte samexistera med bostäder, centrumverksamhet eller vård. Därför har en bestämmelse införts i plankartan som villkorar att startbesked inte får ges för bostäder, centrumverksamhet eller vård förrän drivmedelsstationen har rivits. Parkeering och transformatorstation omfattas inte av villkoret.*
6. *Transformatorstationers elektromagnetiska strålning minskar kraftigt i relation till avståndet till transformatorstationen. För elektromagnetisk strålning finns inga lagstadgade riktvärden, men E.ON tillämpar försiktighetsprincipen. E.ON:s riktlinje är att transformatorstationen bör placeras minst fem meter från utrymme med stadigvarande vistelse (till exempel bostad eller kontor). Detta är oberoende om transformatorstationen placeras i en byggnad eller som en fristående anläggning. Planbeskrivningen kompletteras med information om avstånd till utrymmen för stadigvarande vistelse. En planbestämmelse kommer däremot inte införas i plankartan då placeringen är beroende av lägenhets- och lokalutformning i planerade byggnader och att placeringen av transformatorstationer ska följa de allmänna hänsynsreglerna som regleras i miljöbalken.*
7. *Inom planområdet finns en trädallé längs Pildammsvägen. Träden är planterade relativt nyligen och bedöms inte omfattas av biotopskydd för trädalléer. På fastigheten Motorklipparen 1 finns en trädrad med fem individer som omfattas av biotopskyddet för trädalléer. Två av träden kommer att behöva fällas för att kunna uppföra det norra kvarteret. Länsstyrelsen har gett dispens för fällning av träden.*

8. Inom planområdet finns inga skyddsrum. De närmaste skyddsrummen finns i befintliga byggnader väst om planområdet. Skyddsrummen påverkas inte av denna detaljplan.

Kommunala lantmäterimyndigheten Malmö stad, diarienummer SBN-2020-109-71:

Plankarta

F₁ – byggnad får kraga ut över hörnavskärning på allmän plats med minsta fri höjd om 4,7 meter.

Denna bestämmelse bör preciseras mer då den kan innebära att 3D-fastighetsbildning ska genomföras mm. **(1)**

3.4 konsekvenser för fastigheter

Hyllie 165:44, s:33 omfattas också. **(2)**

Hyllie 165:69

Ändra till Hyllie 165:79 **(3)**

Hyllie 165:75

”I samband med en fastighetsbildning behöver befintligt tomträttsavtal och gemensamhetsanläggning anpassas efter den nya fastighetsindelningen”. Denna mening kan även stå under denna fastighet. **(4)**

Motorklipparen 1

Även en del av kvartersmarken PC väster om fastigheten ligger inom Motorklipparen 1. Det behöver fastighetsregleras delar av Hyllie 165:61 till Motorklipparen 1.

Det kan skrivas med en generell mening att detaljplanen innebär att Hyllie GA:7 ska omprövas.

Om arealer anges bör det stå ”cirka”. **(5)**

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Även Dp 4659 ligger inom berört område. **(6)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Utformningsbestämmelsen används i Dp 5588 och Dp 5546 som tillsammans med föreliggande detaljplan reglerar utbyggnaden av en större del av Holmastan. För att få till en enbetydig tolkning vid bygglov kommer utformningsbestämmelsen inte ändras.*
2. *Planområdets utbredning har ändrats sedan samrådet. Fastigheten Hyllie 165:44 ingår inte i planområdet längre. Planbeskrivningen har kompletterats med information om att Hyllie S:33 ingår i planområdet.*
3. *Planbeskrivningen har reviderats enligt yttrande.*
4. *Fastigheten Hyllie 165:75 har utgått från planförslaget.*
5. *Planbeskrivningen har reviderats enligt yttrande.*
6. *Planområdets utbredning har ändrats sedan samrådet. Dp 4659 ligger inte längre inom planområdet.*

Trafikverket, diarienummer SBN-2020-109-63:

Detaljplanen innebär arbeten inom säkerhetszon/servitut för Citytunneln som här ligger i ett förhållandevis ytligt läge. All påverkan på eller flytt av ledningar/brunnar och/eller andra arbeten som förutsätts ske inom Citytunnelns säkerhetszon (inkl. nödvändiga riskutredningar) ska ske på egen bekostnad och godkännas av Trafikverket.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Bebyggelsen som möjliggörs i den här detaljplanen ligger längre ifrån Citytunneln än bebyggelse som möjliggörs i Dp 5546 och Dp 5588 (södra och mellersta delen av Holmastan). Citytunnelns servitut ligger i sin helhet inom allmän plats. I det södra kvarteret ligger dock en mätbrunn. Mätbrunnen ligger i utkanten på den tilltänkta bostadsgården. Planbeskrivningen har kompletterats med information om att mätbrunnen ska vara kvar och skyddas vid markarbeten.

Kommunala och regionala organ

Tekniska nämnden, diarienummer SBN-2020-109-58:

Trafik och angöring

Planförslaget innebär att gång- och cykeltunneln under Ärtholmsvägen avses läggas igen. Detta kommer att få konsekvenser för bland annat framkomligheten för cykel, tryggheten och trafiksäkerheten, framför allt för barn. Konsekvenserna av att tunneln läggs igen beskrivs väldigt kortfattat i planbeskrivningen och behöver utvecklas och bli tydligare. Om planskildheten tas bort är det av stor vikt att det skapas en trafiksäker och trygg passage-möjlighet i plan på Ärtholmsvägen. **(1)**

Angöring kan anges som en möjlighet men inte med definitiva garantier. Begreppet angöringsgata och angöringsväg bör inte användas, i stället kan intentionen formuleras ”gatan medger angöring” eller ”angöring i gatan är möjlig där trafikförhållandena tillåter”. **(2)**

Den tvingande egenskapsbestämmelsen s_2 – (hörnlägen i bottenplan ut mot gata ska vara centrumverksamhet) är problematiskt, framför allt för hörnet Ärtholmsvägen/Pildammsvägen. Här är det mycket svårt att lösa tillgänglighet, angöring och andra funktioner eftersom det inte är lämpligt med angöringsfickor så nära korsningen. Det är också problematiskt att ha centrumverksamhet i hushörnan mot mobilitetshuset med tanke på angöring, parkering för rörelsehindrade, huvudgatan och trädens bevarande. **(3)**

Vid en jämförelse med den handelsutredning som är gjord innehåller detaljplanen fler tvingande hörn än vad utredningen visar. I det fall där det endast ”finns potential” bör det inte finnas en tvingande bestämmelse utan snarare att centrumverksamhet ska möjliggöras. **(4)**

Det är svårt att skapa angöringsfickor på flera platser längs med Pildammsvägen eftersom det bland annat krockar med busshållplats och närheten till korsningen med Ärtholmsvägen. Angöring bör i största mån ske på sidogator. **(5)**

Hur parkering för rörelsehindrade ska lösas till kvarteren bör utredas mer. Det är särskilt svårt till mittkvarteret med tanke på att angöring ej kan ske via gång- och cykelbanan. **(6)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planområdets utbredning har ändrats sedan samrådet. Gång- och cykeltunneln under Ärtholmsvägen ingår inte längre i planområdet. Beslutet att lägga igen gång- och cykeltunnlarna som förbinder Holma med omgivande områden togs innan detaljplanen påbörjades och kommer att genomföras oberoende av denna detaljplan. Med bakgrund i att planområdets utbredning har minskat och inte längre omfattar gång- och cykeltunneln kommer planbeskrivningen inte kompletteras enligt yttrandet.*

2. *Planbeskrivningen har reviderats enligt yttrande.*
3. *Angöring och parkering för rörelsehindrades fordon för både verksamheter och bostäder har studerats djupare efter samrådet i dialog med fastighets- och gatukontoret och stadsbyggnadskontorets tillgänglighetsrådgivare. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är möjligt att anordna lokaler för centrumverksamheter inom planområdet. Planbeskrivningen har kompletterats med information om hur angöring är tänkt att ske och hur parkering för rörelsehindrades fordon kan anordnas.*
4. *Enligt planprogrammet för Holma & Krocksbäck så är kvarteret längst i norr kategoriserad som en plats där aktiva kommersiella lokaler måste finnas. Det mellersta och södra kvarteret är kategoriserat som en plats där byggnadernas bottenvåning bör bestå av minst 50 % aktiva/kommersiella bottenvåningar. Stadsbyggnadskontoret vidhåller reglering av aktiva bottenvåningar.*
5. *Se punkt 3. En angöringsficka planeras längs Pildammsvägen och vid det norra kvarteret.*
6. *Genom det mellersta kvarteret går ledningar som ska ligga kvar i sitt nuvarande läge. Ledningarna får byggas över med en minsta fri höjd på tre meter. Bredden på släppen i byggrätten har utökats för att möjliggöra parkering för rörelsehindrades fordon. I övrigt se punkt 3.*

Miljönämnden, diarienummer SBN-2020-109-64:

Markföroreningar

Miljönämnden bedömer att planbeskrivningen inte ger en fullständig bild av föroreningsituationen inom detaljplaneområdet. Planerad markanvändning avser bostäder, vårdverksamhet, centrumverksamheter samt parkeringshus och föroreningshalter bör därför understiga Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM).

Miljönämnden handlägger ett ärende med diarienummer MN-2016-2057 angående föroreningsituationen inom intilliggande detaljplaneområden (DP5546 samt DP5588). Vid undersökningar inom de intilliggande områdena har föroreningar påvisats i mark och grundvatten. Då föroreningar påträffats i angränsande detaljplaneområden anser miljönämnden att det finns risk att föroreningar även finns på aktuellt detaljplaneområde.

Enligt planbeskrivningen har PAH-M över Naturvårdsverkets generella riktvärde för känslig mark (KM) påträffats i det prov som tagits inom detaljplanområdet. Det anges att provet enbart analyserats med avseende på PAH och metaller. Underlag i form av rapport och analysresultat saknas i samrådshandlingarna. Ett PM från en annan markundersökning (Ramböll, 2013) finns dock som bilaga. Från vad miljönämnden kan utläsa har ett jordprov och ett grundvattenprov uttagits inom detaljplanområdet. Jordprovet är taget på nivå 0,2-0,5 meter under markytan (m u my) och har analyserats med avseende på metaller inklusive kvicksilver, alifater och aromater, BTEX samt PAH. Grundvattenprovet har analyserats med avseende på alifater och aromater, BTEX samt MTBE. Varken jord- eller grundvattenprovet påvisade några halter över riktvärdet för KM.

Inom fastigheten finns det en drivmedelsstation och i närområdet har det bedrivits verkstadsindustri med halogenerade lösningsmedel. Dessa typer av verksamheter kan medföra föroreningar i grundvattnet och jord vilka kan innebära hälsorisker inom detaljplaneområdet.

Miljönämnden anser att grundvatten inom området behöver provtas ytterligare eftersom eventuella hälsorisker med föroreningar i grundvattnet inte har utvärderats. Ångande föroreningar i grundvatten kan innebära hälsorisker genom att ångfasen tränger in i byggnads-

derna via till exempel bottenplattan eller avloppsledningar. Eftersom föroreningar i grundvatten kan transporteras långt från källan kan halter av ångande föroreningar även påvisas i områden där det inte bedrivits miljöfarliga verksamheter.

Miljönämnden anser således att det saknas underlag för att bedöma markens lämplighet för ändamålet i enlighet med 2 kap. 5 § 1p. PBL. Denna bedömning åligger dock stadsbyggnadskontoret.

Av planbeskrivningen framgår att en mer omfattande och utförlig markundersökning kommer att göras inför granskning av detaljplanen varför miljönämnden återkommer med synpunkter i granskningsskedet.

Miljönämnden vill poängtera att det åligger en risk med att vänta med undersökningar av föroreningar i grundvatten och jord till projekterings- eller byggskedet. Grundvattenföroreningar kan vara mycket kostsamma att åtgärda. Om kostnader för avhjälpandeåtgärder i praktiken omöjliggör utnyttjandet av byggrätterna denna detaljplan garanterar kan ett skadeståndsansvar åläggas kommunen enligt 14 kap. PBL.

Eftersom föroreningar som kan innebära risker för människors hälsa har påvisats inom detaljplaneområdet krävs en administrativ bestämmelse i plankartan om att markföroreningar ska vara avhjälpna innan startbesked ges.

Inför kompletterande undersökningar bör en provtagningsplan skickas in till miljöförvaltningen för granskning innan undersökningen genomförs så att risken för omtag i provtagningen minimeras.

Grävarbeten i förorenade områden bör vidtas med försiktighet och bedöms vara en miljöfarlig verksamhet som omfattas av miljöbalken. Om verksamhetsutövare avser att vidta avhjälpandeåtgärder ska detta anmälas skriftligen minst sex veckor innan planerad start. Skyldigheterna framgår av 28 § förordning 1998:899 om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. Det är även en anmälningspliktig verksamhet att återvinna icke-farligt avfall för anläggningsändamål på ett sådant sätt som kan förorena mark, vattenområde eller grundvatten, om föroreningsrisken är ringa enligt 29 kap. 35 § miljöprövningsförordningen (2013:251). Det är alltid verksamhetsutövaren som har ansvaret att avgöra om verksamheten omfattas av anmälnings- eller tillståndsplikt.

Att leda bort grundvatten tillfälligt under byggnation eller kontinuerligt från undermarksbyggen kan vara en vattenverksamhet enligt 11 kap. 3 § miljöbalken, som kan kräva en anmälan till länsstyrelsen eller tillstånd från mark- och miljödomstolen. **(1)**

Planområdet är utsatt för trafikbuller från Pildammsvägen och Ärtholmsvägen. Dessutom kommer nya lokalgator att etableras vid genomförandet av detaljplanen. Det innebär att genomgående lägenheter blir nödvändiga i delar av planområdet och det kan även då bli svårt att klara trafikbullerförordningens riktvärden (Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader), framför allt vid korsningen Pildammsvägen – Ärtholmsvägen.

En bullerutredning hade varit värdefull att utgå från i samrådet, men ska enligt planbeskrivningen genomföras till granskningsskedet. Miljönämnden avvaktar därför med specifika synpunkter till granskningen. **(2)**

Miljönämnden vill även uppmärksamma att då lokaler avses kunna användas som gym (planbeskrivningen sidan 7 (C Centrum)) bör åtgärder genomföras för att säkerställa att stömljud inte transporteras till bostäder på ett sådant sätt att bullerriktvärden inomhus överskrider (Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus (FoHMFS 2014:13)). **(3)**

Det är bra att det är beräknat och planerat för omhändertagande av dagvatten i en dagvattenanläggning som även inkluderar omhändertagande för skyfall, samt att denna är förlagd på allmän platsmark och utpekad i plankartan. Miljönämnden har dock inte granskat att beräkningarna stämmer överens med vedertagen praxis och vårt yttrande är därför ingen garanti för att dagvattenanläggningen kommer att fungera eller vara tillräckligt tilltagen.

Miljönämnden anser att en anläggning som avses användas för fördröjning av dagvatten inom detaljplanelagt område utgör en avloppsanläggning. Anläggandet av en sådan anläggning är anmälningspliktig till miljöförvaltningen genom förordningen om miljöfarlig verksamhet och hälsoskydd. **(4)**

Miljönämnden uppskattar att justeringar i byggnaders placering gjorts för att möjliggöra bevarandet av alléer och ett antal värdefulla träd. Men för att genomföra detaljplanen kommer, enligt planbeskrivningen, mer än hälften av planområdets över 100 träd att behöva flyttas eller fällas, vilket inte är i enlighet med översiktsplanens ambitioner.

Större träd bidrar även till omhändertagande av en inte obetydlig mängd regnvatten. För att flytt ska bli verklighet, istället för fällning, bedömer miljönämnden därför att det vore värdefullt att redan i detaljplanen utreda vilka träd som bedöms vara vitala nog för att klara en flytt. Miljönämnden anser vidare att det bör framgå av planbeskrivningen att de träd som måste fällas bör kompenseras genom nyplantering.

Miljönämnden anser även att de träd som anges kunna sparas och som saknar biotopskydd bör kunna ges ett utökat skydd genom planbestämmelse om marklov. **(5)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Inom planområdet har flera markundersökningar genomförts. Under våren 2022 genomfördes en markundersökning inom planområdet. Utredningen visade att marken inom planområdet är förorenad. Inom planområdet påträffades föroreningar endast i fyllnadsmassorna inom planområdet. Fem grundvattenrör installerades och grundvattenprover uttogs och analyserades för BTEX, alifater, aromater, PAH, MTBE och bly. I fyra av fem prov låg halterna under laboratoriets rapporteringsgräns. I ett prov detekterades låga halter av MTBE. I december 2022 uttogs grundvattenprov från två rör och analyserades med avseende på halogenerade lösningsmedel. Båda prov underskred laboratoriets rapporteringsgräns. På Motorklipparen 1 (där drivmedelsstationen ligger) har marken provtagits i flera omgångar. Den utredning som har legat till grund för lämplighetsprövningen genomfördes 2016. Den visade att marken inom fastigheten Motorklipparen 1 var förorenad. Föroreningen avlägsnades med undantag för en mindre förorening som var belägen under en ledning. Ett kompletterande PM kring markmiljön har tagits fram med en riskbedömning, förslag på avhjälpandeåtgärder och en kostnadsberäkning av avhjälpandeåtgärderna. Planbeskrivningen har kompletterats med en sammanställning av föroreningsituationen, vilka åtgärder som behöver vidtas och en kostnadsuppskattning för avhjälpandeåtgärderna. Stadsbyggnadskontoret bedömer att marken inom planområdet går att göra lämplig för föreslagna ändamål. Kostnaden för avhjälpandeåtgärderna bedöms inte utgöra ett hinder för exploateringen.*
- 2. En trafikbullerutredning har tagits fram och redovisas i planbeskrivningen. Utredningen visar att trafikbullerförordningens riktvärden överskrids vid fasader som vetter ut mot Pildammsvägen och Ärtholmsvägen. Detta innebär att åtgärder behöver vidtas. En sådan åtgärd är att byggnaderna ut mot Ärtholmsvägen och Pildammsvägen inryms med lägenbeter som inte överstiger 35 kvadratmeter eller att större lägenbeter utförs genomgående så att minst hälften av rummen orienteras mot en tyst sida. Trafikbullerutredningen visar att tysta sidor kan uppnås ut mot bostadsgården. Trafikbullerutredningen visar också att bullerskyddade uteplatser kan anordnas på bostadsgårdarna.*
- 3. Eventuella stomljud mellan verksamheter och bostäder i planerade byggnader är ingen fråga som hanteras i en detaljplan utan hanteras i efterföljande bygglovsprocesser.*

4. Syftet med att ta med fördröjningsytan i samrådsförslaget var för att få till en överskådlig sammansättning av detaljplaner. Detta för att undvika att små fragment av äldre detaljplaner fortfarande är gällande. I granskningshandlingen har det nordvästra kvarteret utgått. I samband med detta finns heller ingen anledning att ha med fördröjningsytan i denna detaljplan. Fördröjningsytan har stöd i gällande detaljplan Pl 1062 där ytan är planlagd för allmän plats. Fördröjningsytan håller på att projekteras. I förprojekteringen av Holma beräknades vattenmängder utifrån den då gällande strukturplanen. En översyn har genomförts mellan samråd och granskning och resultatet redovisas i granskningsversionen av planbeskrivningen.
5. Planområdets utbredning har minskat sedan samrådet. Det nordvästra kvarteret och fördröjningsytan har utgått från planområdet. Fördröjningsytan kommer fortfarande att genomföras, men med stöd i gällande detaljplan (Pl 1062). Detaljplanen berör alltså inte längre träden i den här delen av Holma.

Inom planområdet finns en trädallé som omfattas av det generella biotopskyddet för alléer. Trädraden är belägen i den norra delen av planområdet, på fastigheten Motorklipparen 1, och består av fem trädindividuer. Träden är av arten plataner. För att kunna uppföra ett ändamålsenligt kvarter i den här delen av planområdet måste två av fem plataner fällas. Dispens har sökts för detta. På Motorklipparen 1 finns ytterligare en platan som ligger direkt väst om befintlig servicebyggnad som avses bevaras.

Inom planområdet finns också en trädrad mellan körfälten i Pildammsvägen. Samtliga träd i Pildammsvägen avses bevaras. Träden bedöms inte omfattas av det generella biotopskyddet då träden planterades år 2010 och är fortfarande relativt små.

Utöver detta finns ett relativt stort antal träd som står i buskliknande klungor mellan Holmavångsvägen och Pildammsvägen. Majoriteten av träden är av arten vitpil. Träden är i huvudsak placerade uppe på vallar. För att tillskapa gator och bostadskvarter med bostadsgårdar som är tillgängliga måste vallarna tas bort. Marken inom denna yta består också av fyllnadsjord som innehåller föroreningar som överstiger naturvårdsverkets riktvärden för bostäder. Detta innebär att fyllnadsjorden måste schaktas ur. Att träden kommer att fällas är en negativ konsekvens av detaljplanens genomförande.

I en detaljplan görs avvägningar mellan flera olika intressen. Detta inkluderar avvägningar mellan ambitioner i översiktsplanen. Stadsbyggnadskontoret samlade bedömning är att detaljplanens förväntade positiva effekter med fler bostäder, fler verksamheter, förbättrad tillgänglighet för cyklister och fotgängare och en mer integrerad stad väger tyngre än trädens värde i detta enskilda fall.

Räddningstjänsten syd, diarienummer SBN-2020-109-45:

Riskhänsyn

Inget att erinra.

Brandvattenförsörjning

Det finns inget befintligt brandpostnät i området, men precis som det framgår av planbeskrivningen behöver det säkerställas att avstånden uppfylls till den tillkommande bebyggelsen.

Insatstid

Området ligger inom normal insatstid.

Räddningstjänstens tillgänglighet

Räddningstjänstens tillgänglighet till området bedöms god. Observera att det finns flertalet befintliga räddningsvägar till befintliga byggnader i aktuellt område. Det behöver säkerställas att dessa bevaras och att aktuellt planärende inte påverkar dessa under vare sig byggtid eller när de nya byggnaderna är på plats. Befintliga räddningsvägar finns där för att räddningstjänsten ska kunna utrymma befintliga hus med våra bärbara stegar. Om tillkommande bebyggelse ska utrymmas med hjälp av räddningstjänsten ska dessa projekteras enligt våra råd och anvisningar för utrymning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Tillgängliga räddningsvägar till befintliga bostäder kommer att säkerställas i samband med genomförandet av detaljplanen.

Förskolenämnden, diarienummer SBN-2020-109-70:

Förskolenämnden ställer sig positiv till föreliggande förslag till detaljplan och ambitionen att genom förtätning och en ombyggnation av Pildammsvägen till stadsgata bättre knyta samman Holma med omkringliggande områden. Att säkerställa trygga och säkra gång- och cykelförbindelser över Pildammsvägen är av särskild vikt för att knyta samman områdena. Detta är även av vikt sett till barns och vårdnadshavares möjligheter att på ett tryggt och hållbart sätt ta sig till och från förskolorna i området.

Planförslaget möjliggör för cirka 450 nya bostäder, vilket på lång sikt bedöms generera ett ökat behov om cirka 50–60 förskoleplatser. På kort sikt kan behovet bli än större. Förskolenämnden vill betona att det både på kort och lång sikt råder platsbrist avseende förskoleplatser i Holma. Detta trots att det finns planering för nya förskolor i området. Platsbristen är bekymmersam då det även råder platsbrist i flera intilliggande områden så som Kroksbäck, Hyllievång och Kulladal. Därtill bedöms flertalet lokaler i det befintliga beståndet som bristfälliga och bör på sikt avvecklas. Liksom förskolenämnden tidigare har lyft i samband med samråd och granskning för detaljplanerna i södra och mellersta Holma så behövs möjlighet för fler förskoleplatser för att bättre kunna möta upp behovet i området.

Vidare vill nämnden understryka vikten av kvalitativa grönytor och bostadsgårdar i området. Dessa ytor är ovärderliga i tätbebyggda områden så som Holma, och är viktiga lek- och vistelseytor för både barn och vuxna.

Avslutningsvis vill förskolenämnden avfärda att Malmö har enklaver. Detta är en olycklig och återkommande formulering om Holma som bör tas bort.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planområdets utbredning har minskat sedan samrådet. Bostadskvarteret i den nordvästra delen av planområdet har tagits bort. I granskningskedet möjliggör detaljplanen cirka 350 bostäder, vilket genererar ett behov av cirka 50 förskoleplatser på lång sikt, och något högre på kort sikt. Enligt planprogrammet för Holma och Kroksbäck (Pp 6045) ska fyra nya förskolor uppföras i Holma. Tre av förskolorna är planerade varav en är uppförd. Den fjärde förskolan föreslås i planprogrammet uppföras på fastigheten Vattenkannen 1 där Holmaskolan ligger idag. Detta förutsätter att Holmaskolan ersätts med en ny grundskola i flera våningar som inte tar upp lika mycket yta och därmed skapar plats åt en ny förskola.

Grundskoleförvaltningen ser ett långsiktigt behov av att uppföra en ny skola i Holma. Stadsbyggnadskontorets och fastighets- och gatukontorets gemensamma hållning är att detta bör göras i samband med övriga satsningar i Holma för att ta ett helhetsgrepp kring utveckling av Holma och möjliggöra en ny förskola.

Formulering om enklaver har tagits bort.

Servicenämnden, diarienummer SBN-2020-109-57:

Servicenämnden ställer sig positiv till detaljplanens syfte och har inga invändningar mot förslaget.

VA Syd - avfall, diarienummer SBN-2020-109-55:

Det är positivt att planbeskrivningen anger att hänsyn ska tas till framkomlighet och angöring för avfallsfordon och att backning ska undvikas. Det framgår inte av handlingarna vilken typ av avfallslösning som är tänkt för området. Olika avfallslösningar ställer olika krav på angöring/uppställning och ytbehovet kan variera, därför är bra om de här frågorna hanteras tidigt i processen. Platserna för avfallslösningen får gärna ritas in på illustrationsplanen. **(1)**

Texten under rubriken 2.7 Övriga delar av planförslaget -Avfallshantering, föreslås kompletteras med följande text. *Avfallshanteringen ska lösas i enlighet med Renhållningsordning 2021-2030 för Burlövs kommun och Malmö stad.*

Det finns förslag på ändringar i lagstiftningen rörande förpackningsinsamlingen. Miljödepartementets promemoria *-En förbättrad förpackningsinsamling (M2021/02118)*, som nyligen varit ute på remiss, föreslår att ansvaret för insamling av förpackningar övergår till kommunen och att insamlingen av förpackningarna ska ske fastighetsnära, på samma sätt som mat- och restavfall samlas in idag.

I den fortsatta planeringen är det viktigt att plats avsätts för samtliga avfallsfraktioner.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Detaljplanen har tagit höjd för avfallshanteringen genom att planlägga för relativt stora bostadsgårdar som får förses med miljöbus. Likaså möjliggör detaljplanen relativt djupa byggnader med möjlighet till avfallshantering i byggnaderna. Illustrationsplanen har kompletterats med komplementbyggnader.

VA Syd – vatten och avlopp, diarienummer SBN-2020-109-84:

1.1 Syfte

I syftet står att detaljplanen ska möjliggöra fördröjningsmagasin. Magasinet projekteras och byggsvid genomförandet av södra och mellersta Holma (Dp 5546 och Dp 5588) med stöd i gällande detaljplan. Syftet i denna detaljplan är att marken fortsatt regleras så att dagvattenmagasinet säkerställs på denna plats. **(1)**

2.3 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark

Grönytefaktor

VA SYD tycker det är positivt att man ställer krav på grönytefaktor på kvartersmark. En grönare miljö kommer att gynna möjligheten till ett lokalt omhändertagande av dagvatten. En förutsättning för hållbar utveckling är att alla bidrar och känner ansvar för att åstadkomma en robust och hållbar stad.

2.4 Användning av mark och matten, allmän platsmark med kommunalt huvudmannskap

Bussgatan

Det finns ingen föreslagen höjdsättning av bussgatan i plankartan. I samband med genomförandet av södra och mellersta Holma (Dp 5546 och Dp 5588) kommer en ny dagvattenledning att byggas i gatan från Hyacintgatan till magasinet. Ledningen kommer ha dålig täckning vilket innebär att gatan inte kan sänkas ytterligare utan befintlig nivå måste bibehållas. VA SYD har vid planläggning av södra och mellersta Holma (Dp 5546 och Dp

5588) framfört att vi önskar att denna del av bussgatan ingick i någon av dessa planer, något vi inte har fått gehör för.

Eftersom VA SYD kommer bygga nya VA-ledningarna i befintlig gata innan denna ska byggas om har vi varit tydliga med att vi inte kommer lägga om några ledningar i ett senare skede. Den nya gatan måste helt enkelt anpassas efter våra ledningar vilket medför att det kommer vara svårt, om ens möjligt, att skapa sidoförskjutningar av gatan så som beskrivs i planförslaget och nya träd kommer inte kunna planteras längs gatan. **(2)**

GC-väg

Att endast planlägga en GC-väg som förbinder det norra kvarteret med det södra kommer ge ett begränsat utrymme för ledningsägare att få plats med ledningar i planens inre gatuum. Det blir trångt mellan befintligt p-däck och huskroppen i det mellersta kvarteret. Ledningssamordning behöver genomföras innan granskning så det säkerställs att GC-vägens bredd är tillräcklig för de ledningar som ska få plats här. **(3)**

Park

Ytan för fördröjning av dagvatten och skyfall kommer att färdigställas redan vid genomförandet av södra och mellersta Holma (Dp 5546 och Dp 5588) eftersom både dagvatten och skyfallsvatten från dessa två planområden ska kunna fördröjas här. Ytan är liten i förhållande till den vattenvolym som behöver hanteras, vilket ger begränsade möjligheter till andra värden så som vistelsekvalitet och rekreation. I våra yttranden till de båda föregående detaljplanerna har vi bland annat ställt oss frågande till just hur magasinet ska gestaltas med tanke på den begränsade yta som tilldelats för ändamålet. **(4)**

2.5 Egenskapsbestämmelser för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap

Fördröjning

Det stämmer att dagvattenvolymen som ska hanteras är 3000 kubikmeter, men magasinet ska även kunna hantera vatten vid ett skyfall. Den totala volym som magasinet ska kunna fördröja är därmed ca 6 500 kubikmeter. Även plankartan anger en fördröjningsvolym på 3000 kubikmeter, men eventuellt bör det tilläggas i handlingen att den totala magasinvolymen är 6 500 kubikmeter. I illustrationsskissen på plankartan är magasinet ritat som en damm med vattenspegel, men det kommer inte vara stående vatten i magasinet utan det utformas som ett torrt magasin med en vattennivå som kommer varieras med nederbörds-mängden. **(5)**

Övriga delar av planförslaget

Dagvatten

Det kommer finnas begränsningar i var kvarteren kan få anslutningspunkter till dagvatten eftersom VA-ledningar bara finns eller kommer kunna byggas ut i vissa gator.

Kvarteret ut mot Ärtholmsvägen kommer ges en anslutningspunkt för dagvatten strax öster om kvarteret.

De övriga 3 kvarteren kommer att anslutas till dagvatten i den del av de inre lokalgatorna som löper i nord-sydlig riktning. En anslutningspunkt per kvarter kommer att kunna ges.

VA SYD kommer inte kunna lägga nya ledningar i de delar av lokalgatorna som löper i östvästlig riktning ut mot Pildammsvägen eftersom det större kabelstråket för tele, som ska finnas kvar och som korsar genom området, ligger som en barriär och hindrar fortsatt VA-utbyggnad öster om stråket. **(6)**

Trafikdagvatten från Pildammsvägen och ÄrtHolmsvägen kommer inte att ledas till magasinet, utan avvattning av dessa större trafikleder ska ske på samma sätt som i dag. I planhandlingen står inte någon framtida trafikmängd angiven för Pildammsvägen och ÄrtHolmsvägen. I gällande dagvattenstrategi för Malmö Stad anges vid vilken trafikbelastning trafikdagvatten ska renas. Malmö Stad, Fastighets- och gatukontoret, ansvarar för reningen. **(7)**

Dagvattenledningsnätet kommer dimensioneras enligt gällande krav i P110. Dimensioneringskraven behöver inte skrivas in i planbeskrivningen.

Förprojekteringen behöver revideras utifrån strukturen i planförslaget, men även utifrån förutsättningen att befintligt kabelstråk ska ligga kvar samt utifrån den detaljprojekteringen av södra och mellersta Holma som snart kommer vara klar. **(8)**

3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa

Naturmiljö

Trädallén utmed fördröjningsytan västra kant kommer inte kunna bevaras intakt. VA-syd behöver kunna lägga ledningar ut från magasinet vilket innebär att något träd troligtvis behöver tas bort. **(9)**

Skyfall

VA SYD behöver medverka vid uppdateringen av den förprojektering som har gjorts avseende skyfall. All höjdsättning av området måste ske i samverkan med VA SYD. **(10)**

Markföroreningar

Markundersökning ska genomföras ner till VA Syds djup för ledningsschakt. VA SYD önskar delaktighet vid upprättande av provtagningsplan för markundersökningen samt vill ta del av resultatet. För att VA SYD ska kunna utföra sitt uppdrag med att tillgodose det aktuella området med nödvändig markförlagd VA-infrastruktur i samband med exploatering av området behöver vi dessutom ha möjlighet att delta eller åtminstone yttra oss över den eventuella anmälan om avhjälpande som kommer att upprättas, innan den skickas in till tillsynsmyndigheten. **(11)**

4.3 Ekonomiska genomförandefrågor

Vattenledningen måste flyttas om planen ska vara genomförbar. Flytt av ledningen sker på exploatörens bekostnad. VA SYD önskar ett förtydligande i planbeskrivningen om att VA SYD varken är förorenare, markägare eller exploatör och har därför inte för avsikt att utföra några former av avhjälpandearbeten i det aktuella området. Det innebär att VA SYD inte kommer att bära något ekonomiskt ansvar för tillkommande kostnader för ledningsdragning vid föroreningshalter över haltgränsen för vad som kan anses vara normala vid likvärdig ledningsbyggnation. Dessa kostnader ska bekostas av fastighetsägaren/exploatören. **(12)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Fördröjningsytan håller på att projekteras. Syftet med att ta med fördröjningsytan i samrådsförslaget var att få en överskådlig sammansättning av detaljplaner, för att undvika att mindre delar av en äldre detaljplan fortfarande är gällande. Sedan samrådet har det nordvästra kvarteret tagits bort från planförslaget. I samband med detta har fördröjningsytan också tagits bort från planförslaget. Fördröjningsytan kan anläggas med stöd i gällande detaljplan Pl 1062 som anger användningen park- och plantering för berört område.*

2. Höjdsättning av bussgatan har studerats efter samrådskedet av detaljplanen för att säkerställa avrinning och tillräcklig täckning av vatten- och avloppsledningar. Stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret bedömer att det finns tillräckligt med utrymme för att ha träd utmed den nya lokalgatan, utan att dessa hamnar i konflikt med ledningar. Själva gatan kommer inte vara sidoförskjutet utan det är trafiken på gatan som ska sidoförskjutas med hjälp av till exempel planteringar för att hålla nere hastigheter och skapa ett trevligare gaturum. Detta har förtydligats i planbeskrivningen.
3. Inga va-ledningar ska ligga under gång- och cykelbanan som är planerad väst om det mellersta kvarteret.
4. Arbetet är pågående gällande hur fördröjningsytan kommer att gestaltas. VA Syd är delaktig i arbetet med projekteringen av denna anläggning.
5. Se punkt 1.
6. Befintligt kabelstråk för tele som ska ligga kvar ligger grundare än framtida va-ledningar. Fastighets- och gatukontoret bedömer inte att kabelstråket utgör en barriär för va-ledningar.
7. På gator med en trafikmängd som överstiger 15 000 fordon per dygn ansvarar fastighets- och gatukontoret för rening av trafikdaggvattnet. Brunnarna i Pildammsvägen ska förses med biokolfilter för att rena dagvattnet.
8. En viss översyn av förprojekteringen har gjorts bland annat avseende höjdsättning av den befintliga bussgatan som ska byggas om till lokalgata. Översyn har också gjorts avseende beräkningar av dagvatten- och skyfallsflöden och vattenvolymer från bebyggelsen som möjliggörs i denna detaljplan.
9. Se punkt 1.
10. En mindre översyn har gjorts gällande bussgatan och beräkningar av dagvatten- och skyfallsflöden och mängder från bebyggelsen som möjliggörs i den här detaljplanen. Framledes kommer en detaljprojektering att göras. VA Syd kommer att delta i detta arbete.
11. Syftet med en markundersökning för att pröva lämpligheten för ändamålen som möjliggörs i detaljplanen skiljer sig från provtagning vid ledningsarbeten. Detta innebär att placering av borrhull/schakt behöver placeras så att lämpligheten kan säkerställas, vilket sällan stämmer överens med en ledningsdragning. Även analysparametrar skiljer sig åt. Stadsbyggnadskontoret bedömer därför att detta bör vara två separata undersökningar.
12. I en detaljplan prövas lämpligheten för planerade ändamål och bestämmer inte vilken organisation som ska bära kostnader för avhjälpandeåtgärder vid ledningsdragning.

Fritidsnämnden, diarienummer SBN-2020-109-61:

Fritidsnämnden vill påtala vikten av säkra och trygga kopplingar mellan de nya bostäderna och närliggande anläggningar som används av barn och unga. Möjligheten att på ett tryggt och säkert sätt ta sig till och från grönområden, skola och fritidsintressen kan bidra till att öka barns och ungas rörelsefrihet samt tillgång till lek och rekreation. **(1)**

Nämnden ställer sig positivt till förslaget om att den nuvarande bussgatan byggs om till lokalgata och föreslås ansluta till Ärtholmsvägen. Vid planering av ”ny” bussgata ta i beaktning att återigen skapa bra förbindelse till Hylliebadet. **(2)**

Nämnden ställer sig positivt till de planerade centrumverksamheterna eftersom detta möjliggör för föreningslokaler och föreningsaktivitet i området. Detta kan leda till ökad aktivitet för barn och unga i området och skapar möjlighet för föreningslivet att utvecklas.

I planbeskrivningen framförs att ett syfte med planförslaget är att få till bostadsgårdar med goda vistelsekvaliteter. Här vill nämnden särskilt påtala vikten av att skapa gårdar som främjar till rörelse och en aktiv fritid. Exempelvis kan gemensamma odlingar eller utegym skapa möjlighet till fysisk aktivitet och sociala möten. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. I dagsläget saknas både gång- och cykelvägar inom planområdet. Genomförandet av detaljplanen kommer att innebära en utbyggnad av trygga och säkra stråk för personer i alla åldrar.
2. Den nya bussförbindelsen kommer gå utmed Pildammsvägen för att sedan svänga in på Påskliljegatan i riktning mot Hylliebadet.
3. I detaljplanen tillskapas relativt stora bostadsgårdar vilket främjar barns rörelser och skapar förutsättningar att flera aktiviteter kan ske samtidigt på gårdarna. Hur bostadsgårdarna gestaltas regleras inte i en detaljplan.

Hälsa-, vård-, och omsorgsnämnden, Malmö stad, diarienummer SBN-2020-109-53:

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden har två generella synpunkter på detaljplanen: äldreperspektivet och tillgänglighet. I övrigt ställer sig nämnden huvudsakligen bakom innehållet i detaljplanen. Det är positivt att planen explicit fastslår att det ska möjliggöras för lokaler där det kan bedrivas vård eftersom det kan inkludera vårdboenden och andra inrättningar som är aktuella för nämndens målgrupp. Eftersom närhet till service prioriteras högt av äldre är det också positivt att nybyggnationerna kommer att ge förutsättningar för centrumverksamhet i bottenplan.

Äldreperspektivet

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden ser det som en stor brist att äldre som grupp inte alls omnämns i detaljplanen, särskilt då planläggningen motiveras med behovet av fler bostäder. I Malmö kommer åldersgruppen 65–79 år öka med nästan 16 procent fram till 2031, och de som är 80 eller äldre kommer öka med nästan 30 procent. I Strategi för äldres boende 2018–2022 har kommunfullmäktige identifierat bostadsförsörjningen för äldre som ett av de viktigaste områdena för att klara den kommande ökningen av antalet äldre i befolkningen. Äldreperspektivet är därför högst relevant och behöver inkluderas i samtliga detaljplaner. **(1)**

Tillgänglighet

Det är positivt att detaljplanen innehåller rubriken ”Tillgänglighet” och att där fastslås att utomhusmiljön har goda förutsättningar att vara väl tillgänglighetsanpassad. Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden vill även framföra vikten av att eventuella bostäder som byggs är tillgänglighetsanpassade, för att möjliggöra för personer med olika typer av funktionsnedsättning att nyttja bostäderna. Att samtliga bostäder är tillgänglighetsanpassade möjliggör för personer att bo kvar i sin bostad även efter att personen fått ett förändrat behov eller ned-satt funktion. Bostäderna blir på så sätt mer användbara för samhället, då alla bostäder kan användas av alla oavsett behov. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Detaljplanen möjliggör både vård- och bostadsändamål. Detaljplanen möjliggör alltså flera olika typer av boende som till exempel seniorboende, äldreboende och vårdboende av olika slag. Stadsbyggnadskontoret bedömer att bebyggelsen som möjliggörs i detaljplanen är tillgänglig för alla åldersgrupper inklusive äldre.
2. Under rubriken tillgänglighet i planförslaget beskrivs hur tillgängligheten ser ut i det stora perspektivet. Det vill säga om det finns marknivåskillnader eller andra hinder inom området som

kan påverka tillgängligheten negativt. Enskilda bostäders tillgänglighet regleras i Boverkets byggregler och tas inte upp under den här rubriken.

Kommunekologen, Malmö stad, diarienummer SBN-2020-109-53:

Kommunekolog uppskattar att justeringar i byggnaders placering gjorts för att möjliggöra bevarandet av alléer och ett antal värdefulla träd. För att genomföra detaljplanen kommer emellertid mer än hälften av planområdets över 100 träd att behöva flyttas eller fällas, vilket inte är i enlighet med översiktsplanens ambitioner.

Informationen om områdets naturvärden, framför allt i form av befintliga träd och buskar, är bristfällig. Det framgår inte tydligt av planbeskrivningen hur många träd som kommer att behöva fällas eller flyttas i samband med detaljplanens genomförande, eller vilka arter det gäller. De träd som kan bevaras när planen genomförs är främst alléer som är skyddade genom biotopskydd, men det framgår inte i planen om det är dessa träd som är de mest bevarandevärda ur ett naturvärdes- och rekreativperspektiv.

Att planbeskrivningen nämner alternativet med flytt av träd är positivt. Det vore värdefullt att redan i detaljplanen utreda vilka träd som bedöms vara vitala nog för att klara en flytt. Kommunekolog önskar sammanfattningsvis ett klagande kring trädens

- antal, storlekar och arter
- bevarandevärden, ur flera perspektiv
- vitalitet och vilka som skulle klara en flytt.

Planen bör ge en rekommendation, baserad på ovan utredning, kring vilka träd som ska flyttas och vilka som kan fällas, alternativt beskriva att en plan för områdets träd; bevarande, flytt och fällning, behöver tas fram i samband med projektering.

Plankartan innehåller inga bestämmelser kring skydd av träd eller marklov för trädfällning för de träd som kan eller bör kunna bevaras. Kommunekolog anser att sådana bestämmelser bör införas. Kommunekolog anser vidare att det bör framgå av planbeskrivningen att de träd som måste fällas bör kompenseras genom nyplantering.

Vidare behöver information om planområdets rödlistade arter, samt hur man ska ta hänsyn till dessa, läggas till i planbeskrivningen.

Kommunekolog önskar sammanfattningsvis att planbeskrivningen klargör vilka värden, inklusive natur- och rekreation, som tillkommer och vilka som förloras i samband med planens genomförande.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planområdets utbredning har minskat sedan samrådet. Det nordvästra kvarteret och fördröjningsytan har utgått från planområdet. Fördröjningsytan kommer fortfarande att genomföras, men med stöd i gällande detaljplan (Pl 1062).

Inom planområdet finns en trädallé som omfattas av det generella biotopskyddet för alléer. Trädraden är belägen i den norra delen av planområdet, på fastigheten Motorklipparen 1, och består av fem träd-individer. Träden är av arten plataner. För att kunna uppföra ett ändamålsenligt kvarter i den här delen av planområdet måste två av fem plataner fällas. Dispens har sökts för detta. På Motorklipparen 1 finns ytterligare en platan som ligger direkt väst om befintlig servicebyggnad som avses bevaras.

Inom planområdet finns också en trädrad mellan körfälten i Pildammsvägen. Samtliga träd i Pildammsvägen avses bevaras. Träden bedöms inte omfattas av det generella biotopskyddet då träden planterades år 2010 och är fortfarande relativt små.

Utöver detta finns ett relativt stort antal träd som står i buskliknande klungor mellan Holmarångsvägen och Pildammsvägen. Majoriteten av träden är av arten vitpil. Träden är i huvudsak placerade uppe på en vall. För att tillskapa gator och bostads kvarter med bostadsgårdar som är tillgängliga måste vallarna tas bort. Marken inom denna yta består också av fyllnadsjord som innehåller föroreningar som överstiger riktvärden för bostäder. Detta innebär att fyllnadsjorden måste schaktas ur. Att träden kommer att fällas är en negativ konsekvens av detaljplanens genomförande.

I en detaljplan görs avvägningar mellan flera olika intressen. Detta inkluderar avvägningar mellan ambitioner i översiktsplanen. Stadsbyggnadskontoret samlade bedömning är att detaljplanens förväntade positiva effekter med fler bostäder, fler verksamheter, förbättrad tillgänglighet för cyklister och fotgängare och en mer integrerad stad väger tyngre än trädens värde i detta enskilda fall.

Kulturnämnden, Malmö stad, diarienummer SBN-2020-109-54:

Attraktiva, trygga och socialt hållbara boendemiljöer skapas genom att blanda bostäder och arbetsplatser, kommersiella verksamheter, kultur och offentlig service. För att uppnå detta i en allt tätare stad behöver kulturen ges plats i stadsplaneringen, i så tidiga skeden som möjligt. Offentlig utsmyckning, platsens historiska dimensioner, möjligheter till såväl utövande som mottagande av kultur m.m. behöver diskuteras och ges utrymme samt göra skillnad i det som staden planerar.

I Malmö stads översiktsplan beskrivs kulturen som kittet som håller samman samhällen. Under kapitlet ”Kultur och delaktighet”, beskrivs vikten av att planera miljöer som stödjer människors möten och interaktion. Strategierna till kapitlet belyser vikten av att implementera kulturen och ska vara vägledande för stadens planeringsprocesser.

Kulturstrategin är ett kommunövergripande strategidokument vilket med fördel bör användas och hänvisas till i det fortsatta planarbetet.

Kulturnämnden anser att föreslagen detaljplan möjliggör för Holma att bli en tydligare del av staden. Genom att planera för verksamheter i byggnadernas bottenvåningar skapas levande stadsrum och trygga miljöer. Kulturnämnden anser att det fortsatta detaljplanearbetet med fördel skulle kunna utreda hur kulturen och mötesplatser kan stärka områdets omvandling samt hur kulturen skulle kunna bidra till att invånarna i stadsdelen ges möjlighet till delaktighet i detaljplaneprocessen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Detaljplanen möjliggör uppförandet av tre nya kvarter med en blandning av både vård, centrumverksamhet och bostäder. Centrumverksamhet är en användning som möjliggör flera olika typer av verksamheter. Lokaler för olika typer av kulturverksamhet ingår i detta användningslag. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det finns goda möjligheter att etablera ett levande kulturliv i denna del av Holma. Vilka verksamheter som inryms inom planområdet bestäms i ett senare skede och av framtida fastighetsägare.

Region Skåne - regionala utvecklingsnämnden, diarienummer SBN-2020-109-56:

Region Skåne ser positivt på att Malmö stad möjliggör förtätning med bostäder och centrumverksamhet i ett läge med goda kollektivtrafikförbindelser. Det går i linje med granskningsförslag till Regionplan för Skåne 2022-2040 som framhåller betydelsen av förtätning samt att prioritera bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen. Region Skåne vill dock framföra att gränserna för den planerade flexzonen som ska inrymma busshållplatser behöver justeras för att det ska finnas tillräckligt med utrymme för gång, cykel och plattform. Plattformen behöver vara cirka fem meter bred för att det ska finnas tillräckligt med utrymme för väntande resenärer, tillgänglighetsanpassning för rullstol samt väderskydd.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Projekteringen av Pildammsvägen är pågående. Det finns inte utrymme att utöka flexzonen utan att väsentligt påverka andra funktioner längs Pildammsvägen. Flexzonen kommer inte att utökas.

Tillgänglighetsrådgivaren, diarienummer SBN-2020-109-36:

I planprogrammet anges att entréer ska placeras ut med gatan. Det är bra att ha i åtanke att föreslagen detaljplan bör göra det möjligt att anlägga en eventuell ramp inom kvarteretsmark.

I bygglovet kommer det även ställas krav på angöring och parkering för rörelsehindrades fordon inom 25 m från en tillgänglig och användbar entré.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Bostadsbyggnadernas förgårdsmark inom planområdet har ett djup på 1 meter ut mot Pildammsvägen och 1,75 meter ut mot lokalgatorna. Förgårdsmarken är inte tillräckligt bred för att ta upp några ansevärda höjdskillnader, såvida inte rampen uppförs längsgående med fasaderna. Huvudalternativet är att entréer anordnas i marknivå.

Övriga remissinstanser

Skanova Access AB, diarienummer SBN-2020-109-37:

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning. Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Tele 2 AB, diarienummer SBN-2020-109-40:

Tele 2 har kanalistation inom området men då vi redan deltar i projekteringen av området, tillsammans med kommunen och övriga ledningsägare, kommer vi bevaka våra intressen på dessa möten. Alla kostnader avseende eventuell flytt av befintliga kanalistation förutsätter vi att exploitören eller den som påkallar flytten betalar.

Telia Towers Sweden AB, diarienummer SBN-2020-109-91:

Telia har i dagsläget en ledningsrätt inom området (akt.1280K-16/110) på fastigheten Malmö Motorklapparen 1. Telia bedriver ett omfattande mobilt kommunikationsnät och är beroende av mobilbasstationer för att tillförsäkra ett pålitligt och välfungerande nät. En ledningsrätt för sådan basstation för mobilnätet är därför ett betryggande sätt att tillförsäkra nätets fulla kapacitet och för slutanvändaren att nyttja de tjänster som Telia erbjuder.

Malmö kommun, ”kommunen”, har under slutet av 2021 bjudit in Telia till samtal rörande masten och ledningsrättens framtid i och med kommunens önskan att exploatera området. Kommunen har framställt förslag att ompröva ledningsrätten för att istället belasta område inom kommande fastighet/hus. Telia kan dock i dagsläget inte svara på huruvida denna lösning är att föredra både tekniskt och rättighetsmässigt. En sådan lösning skulle kräva omfattande planering, samt tillfällig placering under byggnationstiden. Risk föreligger att det under en period av byggnation, påverkar kommunikationsnätet negativt då funktionaliteten ej kan bibehållas. I det fall Telia i samråd med kommunen framöver ser ändring i nuvarande rättighet som bästa lösningen ska sådan eventuell flytt bekostas av exploitören till fullo, samt eventuella kostnader för att tillförsäkra nya rättigheter för Telia och även bistå i sådana eventuella processer. Telia ska inte lida några ekonomiska förluster av en eventuell

ändring i den nuvarande rättigheten. Utgångspunkten ska dock vara att Telias rättighet ska vara beständig i dess nuvarande form.

I första hand måste det mobila kommunikationsnätet säkras, detta bör ligga i samtliga aktörers intresse. I dagsläget är detta säkrat genom ledningsrätt för mobilbasstationen. Telia är dock inte främmande för att det i stadsplanering under tid sker förändringar och att eventuella åtgärder måste göras. Därför är Telia öppen för en konversation med kommunen för att så långt som möjligt vara lyhörda i aktuell diskussion, dock samtidigt med vetskapen om den rättighet som Telia i dagsläget innehar på platsen.

Slutligen bör det ännu en gång klargöras att Telias möjlighet att leverera ett tryggt mobilt kommunikationsnät inte på något sätt får äventyras och därmed påverkas negativt. Telia strävar alltid att slutanvändaren ska ha en betryggande upplevelse. Detta betryggas i dagsläget med ovan nämnda ledningsrätt. Det är av största vikt för samhället och dess infrastruktur att Telia kan bibehålla ett attraktivt och säkert mobilt kommunikationsnät.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Efter samrådet har ett arbete genomförts tillsammans med Telia för att titta på möjligheterna att flytta mobilmonopolen. Stadsbyggnadskontoret, fastighets- och gatukontoret och Telia är överens om att en flytt av mobilmonopolen är möjlig och kan placeras både på planerat parkeringshus men även planerade bostadshus.

Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av vilka förutsättningar som krävs för att mobilmonopolens funktion kan säkerställas även efter genomförandet av detaljplanen.

Plankartan har kompletterats med en bestämmelse om att antennbärare får uppföras utöver angiven nockhöjd på både mobilitetshuset och bostadshuset.

E.ON (Energidistribution, Gasol, Biofor), diarienummer SBN-2020-109-77:

Inom området har E.ON markförlagda lågspänningskablar i säkert och osäkert läge. För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning så som staket eller plank inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras.

E.ON noterar i planbeskrivningen under avsnitt 2.2 ”Användning av mark och vatten, kvartersmark” under punkt ”E1 transformatorstation”, att det här nämns att det ska vara möjligt att placera nätstation på all korsmark. Denna beskrivning finns inte på plankarta under egenskap korsmark. E.ON yrkar för att detta förtydligas i plankartan. Ej heller nämns att nätstation får finnas under punkt ”2.3 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark”. **(1)**

I planbeskrivning under punkt 4.2 Tekniska genomförandeåtgärder yrkar E.ON på att formuleringen byts ut från ”Försiktighetsprincipen ska tillämpas vid placering av nätstationer. Utformning och placering av nätstationer bör ske på ett sätt som begränsar exponeringen för strålning och brandrisk.” till istället:

”För att kunna försörja den planerade bebyggelsen inom planområdet med el behövs ett antal nätstationer. Kring en elanläggning finns ett elektriskt och ett magnetiskt fält. Styrkan beror bl.a. på avståndet till anläggningen, spänningen och belastningsströmmen. Det finns inga riktvärden för var nätstationer ska placeras, men försiktighetsprincipen tillämpas. Utformning och placering bör ske på ett sätt som begränsar exponeringen av spänningen, exempelvis i friliggande byggnad med ett avstånd till annan byggnad som överstiger fem meter. Vid placering av nätstation i byggnad, bör ett avstånd på minst fem meter hållas mellan

nätstationen och byggnadsdel med hög vistelsegrad, t.ex. bostad eller kontor. Detta hantearas vidare i bygglovsprocessen” (2)

I mittenkvarteret vid Pildammsvägen i plankartan är placering av betäckningarna BCD1E1 placerade på ett sådant vis att man kan misstolka att detta inte gäller för avgränsning väster om u-område i detta kvarter, vilket borde förtydligas. (3)

En Generell önskan från E.ON vore att egenskap E1 placerades på alla avgränsningar där nätstation får finnas. Detta för få en tydlighet i planen för våran och exploatörernas del. (4)

Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket E.ON noterar finns med under punkt 4.3 Ekonomiska genomförandefrågor.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Planbeskrivningen har förtydligats att transformatorstation får uppföras inom de kvarter som ligger ut mot Pildammsvägen och Ärtholmsvägen.
2. Planbeskrivningen kompletteras enligt yttrandet.
3. I en plankarta finns en gränshierarki. Området för allmännyttiga underjordiska ledningar avgränsas av en egenskapsgräns som inte har någon inverkan på användningsbestämmelserna. Stadsbyggnadskontoret anser inte att det skulle vara tydligare att placera bestämmelserna på västra sidan av u-området. Ingen revidering kommer ske.
4. Ytan som är avsedd för ett mobilitetsbus (PC) kompletteras med användningen E₁. Detta innebär att transformatorstation får uppföras på all kvartermark som är avsedd för nybyggnation.

Weum Gas AB, diarienummer SBN-2020-109-38:

Nordion Energi, där Weum Gas AB och Swedegas AB ingår, har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Nordion Energi har inga ledningar eller anläggningar i det aktuella planområdet och har därmed inget att erinra i rubricerad detaljplan.

E.ON (Värme), diarienummer SBN-2020-109-39:

EIS har fjärrvärmeledning som ligger inom planområdet. För att undvika skada på person och egendom är det viktigt att arbete i närheten av ledning utförs enligt EIS grävningens bestämmelser. I bestämmelsen framgår att byggnader eller fasta anordningar får inte placeras närmare än 2 m från fjärrvärme- fjärrkylaledningar. EIS förutsätter att exploatören skaffar sig kunskap om dessa bestämmelser innan sådant arbete påbörjas.

Vid ombyggnaderna finns det risk för att ledningen utsätts för belastningar (typ kör- och punktlast) som de inte är dimensionerade för.

Skulle det till följd av genomförandet av detaljplanen bli aktuellt att utföra åtgärder på ledningarna vill EIS bli kontaktad i god tid. Detta ska framgå i planhandlingen.

Med hänsyn till ovanstående synpunkter har EIS inget att erinra och ser fram emot att ansluta nya fastigheter till fjärrvärmenätet

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planbeskrivningen kompletteras med information om att EIS ska kontaktas vid planering av åtgärder som kan påverka deras nät.

Postnord, diarienummer SBN-2020-109-52:

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Frågor om posthantering hanteras inte i detaljplanen utan i samband med genomförandet av planerad bebyggelse.

Parkering Malmö, diarienummer SBN-2020-109-52:

Parkering Malmö stödjer förslaget med parkering i gemensamt mobilitetshus inom planområdet.

Luftfartsverket, diarienummer SBN-2020-109-46:

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

Swedavia, diarienummer SBN-2020-109-35:

Detaljplanen har ingen påverkan på Malmö Airport. Swedavia har därmed ingen erinran mot rubricerat förslag.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Tomträttshavare till fastigheterna Kantskäraren 1 med flera (Bostadsrättsföreningen Riksbyggens Malmöhus 24), diarienummer SBN-2020-109-90:

Varje antagen detaljplan innebär i någon grad en förändring av den bebyggda miljön, samt ofta även trafikmiljön, som exempelvis tillgången till bussförbindelser enligt den nu aktuella detaljplanen.

En flyttad busshållplats innebär att vissa får längre till bussen, medan andra får en kortare, snabbare eller säkrare väg till bussen. Den föreslagna detaljplanen innebär att stadsbusstrafiken flyttas ut från den nuvarande bussgatan till Pildammsvägen. Anledningen till flytten är att den nuvarande bussgatan inom Holma ersätts med en lokalgata som i huvudsak ska utformas på de oskyddade trafikanternas villkor. Lokalgatans funktion och utformning lämpar sig därför inte för turtät busstrafik. Bussens flytt innebär att de boende i det befintliga Holma får ca 100 - 250 meter längre till en hållplats jämfört med idag, samtidigt som tillgängligheten för boende i Kulladal förbättras.

Hållplatsernas placering innebär också att den i detaljplanen planerade bebyggelsen får en direkt närhet till kollektivtrafik. Två busshållplatser kommer sannolikt att placeras längs med Pildammsvägen, en i höjd med cirkulationsplatsen vid Ärtholmsvägen/Pildammsvägen och en i höjd med korsningen Pildammsvägen/Snödroppsgatan. Den slutliga bedömningen av hur de olika busslinjerna ska dras görs dock av Skånetrafiken. Även med beaktande av bostadsrättsföreningens och dess medlemmars enskilda intresse av att busshållplatsen inte ska flyttas, väger deras intresse inte över det allmänna intresset av en säker tra-

fikmiljö för oskyddade trafikanter och en snabb, säker och tillgänglig bussförbindelse utefter Pildammsvägen. I vart fall ryms inte de överväganden mellan de berörda intressena som staden gjort i detaljplanen inom det handlingsutrymme som de materiella reglerna ger staden ensidig rätt. I samrådsförslaget återfinns även en radikal förändring av Pildammsvägen från fyrfilig till tvåfilig gata, vilket innebär en enorm kapitalförstöring för skattebetalarna i Malmö – ombyggnaden av Pildammsvägen har inte många år på nacken! **(1)**

I samrådsförslaget förekommer också felaktigheter beträffande tomträtterna och SBN har inte tagit hänsyn till föreningens avtalade tomträtter genom att i förslaget ange felaktig tomtgräns vid cykelbanan, Norrbäcksgången intill Tulpangatan 2, Tulpangatan 25 samt Tulpangatan 3 som föreningen numera har tomträtt för. **(2)**

Även för området vid föreningens garage på Hyacintgatan 1 innehåller förslaget stora inskränkningar för våra medlemmars möjligheter att både gå och köra bil till garaget och till sin garageplats. Föreningen har sedan 1972 kunna bereda sig tillträde till garagets norra del genom gångstig från Hyacintgatan 35-37 och över nuvarande bussgata till garaget både övre och undre plan samt föreningens rabatter vid garaget. **(3)**

Vid Tulpangatan och Hyacintgatan har föreningen parkeringar för både boende och gästparkeringar och för föreningens boende har medlemmarnas parkeringar upplåtets vid bildandet av föreningen och samtliga bostadsrättshavare har garanterade platser vilket inte kan förändras av SBN eller annan instans. Föreningens medlemmar har vid flera tillfällen framfört detta till SBN. Den bristande lyhördhet vi upplever i dialogen är problematisk. **(4)**

I förslaget pekar SBN på att skydda Malmös parker och grönområden för att minska klimatpåverkan. Genom att förtäta enligt förslaget kommer SBN att omöjliggöra detta i förslaget område. Här finns mycket växtlighet som i så fall kommer att ersättas av asfalt och betong. I denna och många andra delar brister förslaget allvarligt i sin miljökonsekvensanalys. **(5)**

Vidare måste man beakta att den sociala boendemiljön kommer att medföra en negativ påverkan på den kulturella miljön och öka osäkerheten, som redan har skett genom den tidigare förtätningen på Holmatorget med ökad kriminalitet och skjutningar. De boende i närområdet undviker att vistas här efter mörkrets inbrott. Även försäljning av droger förekommer i skydd av den täta bebyggelsen. En förtätning enligt planerna kommer att öka de kriminella gängmiljöerna, vilket drabbar de boende med osäkerhet och ökad ovilja att vistas i området. En social konsekvens som i stort utelämnas i förslaget är barns miljö och villkor. Förslaget brister svårt i sin barnkonsekvensanalys. **(6)**

SBN anser vidare att flyttningen av stadsbussförbindelsen inte är av sådan betydelse att det bör beaktas, utan ligger i linje med den övergripande översiktsplanen för hela området. Detta är, enligt vår uppfattning, en slutsats som är helt felaktigt.

SBN hänvisar till Skånetrafikens beslut som SBN endast kan försöka påverka vilket vi redan känner stor oro för. Vi ser att SBN inte tar hänsyn till de boende som är starkt beroende av den kommunala busstrafiken för att kunna förflytta sig i staden och kunna delta i det kulturella utbudet som är ganska stort i Malmö. **(7)**

Malmö stad har genom en rad olika åtgärder minskat möjligheterna att köra bil i staden och uppmanat de boende att minska bilkörandet. De boende i hela området kommer att uteslutas från normalt deltagande i kulturutbudet som erbjuds i de centrala delarna av Malmö. Under ett antal år framåt, under förutsättning att den föreslagna detaljplanen fastställs, kommer trafiksäkerheten att starkt äventyras då det inte erbjuds någon säker möjlighet att nå en busshållplats, på lämpligt avstånd, som ger trygghet att komma till för de äldre och

för barnfamiljerna. Områdets gator och gångbanor är smala och i mycket dåligt skick; barnvagnar och rullstolar kan inte framföras på ett trafiksäkert sätt. **(8)**

Förslaget innebär att SBN kommer förhindra ett normalt liv för föreningens medlemmar.

En sådan detaljplan kan inte rymmas i Malmö stads intentioner att förändra staden på förslaget sätt. **(9)**

Ombyggnaden gagnar inte de boende i området och ger mycket sämre grönområden. **(10)**

Det finns så många felaktigheter/oklarheter i förslaget att det inte kan accepteras av BRF Malmöhus 24 och dess medlemmar.

Förslaget måste omarbetas så att inte livskvaliteten för våra medlemmar minskas. I detta ingår även att tillgängligheten för kollektivtrafiken inte får försämrats så som förslaget innebär. **(11)**

Vi anser att det är en mänsklig rättighet att oavsett ålder och eventuella rörelsebegränsningar, oavsett funktionshinder, ska ha en dräglig livskvalité vilket förslaget inte innehåller vid en sammanvägd bedömning

Vi begär därför att hela den norra delen i detaljplaneförslaget återförvisas till SBN och till Malmö kommunfullmäktige för förnyad omprövning och sedan återkommer med ett helt nytt förslag som tillgodoser de boende i hela området samt minimerar kapitalförstörelsen vid eventuell ombyggnaden av Pildammsvägen. Vid tidigare informationsträffar har representanter för SBN nämnt cirka 200 miljoner som ungefärlig summa som ska tas ut från dem som erhåller byggrätter vilket då innebär en kostnadsökning för dem som ska bo och leva i området. **(12)**

Följande är en bilagd handling med vidare synpunkter på förslaget från medlemmarna i Riksbyggens Malmö hus 24:

Holmastan övergripande

- Stadsbyggnadskontoret har under flera års tid planerat ”Holmastan” utan att lyssna på medlemmarna/de boende. Det är ett grundfel att tvinga fram sådana förtätningar i ett trivsamt, tryggt och säkert bostadsområde. Hela förslaget borde kastas i papperskorgen eller möjligen återremitteras till stadsbyggnadsnämnden för omstart. **(13)**
- Vårt område är lugnt, tryggt och snyggt och det är omgivet av fina grönområden där våra barn kan vara ute och leka utan bilar som kör omkring. **(14)**
- Med den halvcirkelformade omgivningen med fyra nya påträngande höga hus runt norra delen blir vårt fina område Fosiedal utsatt för en inringning som förstör det goda bostadsområdet.
- Diskussionerna bland medlemmarna innehåller allt oftare oroliga frågor om framtiden.
- Måste man flytta nu?
- Jag kommer nog inte bo kvar med den här förtätningen runt våra knutar.
- Det börjar kännas otryggt här med alla nya hus och bilar och någon minskad gängkriminalitet lär det inte bli i vårt ännu så länge fina- men hotade- område.
- Vi vill inte vara med om försämringar av busshållplatser, tillgänglighet och cykelvägar. **(15)**

- Det räcker att vi vet hur det ser ut på Holma. Vi vill inte ha ett Holma till, vilket troligtvis i så fall blir. Då sjunker också priserna på våra lägenheter och till det svarade kommunen på vårt möte den 9 mars ”att det får man räkna med”. **(16)**
- Var finns miljötankande och bevarande av träd, buskar och grönytor? För 20 år sedan talades om parkernas stad. Nu är det glömt. **(17)**
- Har kommunen blivit överförmyndare så de bestämmer över oss?
- Det blir konkurrens om parkeringsplatser, byte av grönområde till hård asfalt och betong- det gröna Malmö blir det hårda Malmö! **(18)**
- Därtill ökande kriminaliteten i spåren av förtätningarna. Vi vill inte likna Rosengård.
- Det finns en uttalad risk att medlemmarna kommer att flytta bort från byggen, förtätningar, värdeminskningar och försämrad miljö. Hus, betong och ökade kriminalitet riskerar att krossa den uppskattade hemkänslan och den goda atmosfären i Fosiedal.
- När jag flyttade hit hade jag planering för mitt liv. Men! Nu om de bygger det höga huset kommer allt att gå bort, mitt liv också. Med ändrade parkeringar och busstationer har vi ingen LUF! **(19)**
- Förtätning betyder ökad trångboddhet och kommer att leda till ökad otrygghet och försämrad livskvalitet. **(20)**
- Håller med mina grannar och vi säger nej till förtätningen och alla dåliga följdverkningar.
- Tycker det är absolut inte bra att bygga kring vårt område. Trygghet och säkerhet på alla områden försämras och lägenheternas värde försämras. **(21)**
- Jag och min fru vi är absolut emot det nya byggnaden planerat att bygga i vårt område.
- Kommunen kastar lysta blickar på Riksbyggen Malmöhus 24 och vill ”bygga in” föreningens hus längs Ärtholmsvägen och därmed fördärva livet för minst hälften av bostadsrättsinnehavarna i Tulpangatan 2, 4, och 6. Därtill är det oundvikligt att lägenheterna sjunker i värde. Vi ber kommunen att visa hänsyn till dem som redan bor här. **(22)**
- Det känns som ett hot att det måste byggas en mur av hus runt vårt område. Vi motsätter oss detta.
- Varför har polisen och Sofia Hedén så olika bild av brottslighet i området? Varför inte lyssna på experten, dvs polisen?
- Varför ska man förtäta i pandemitid? **(23)**
- Har stadsbyggnadsnämnden glömt bort miljö och klimat?
- Kommunen vill komma åt vår mark men föreningens stämma har sagt nej till sådana planer.
- Politikerna i stadsbyggnadsnämnden verkar inte vara eniga då fyra partier har reserverat sig mot majoritetens beslut. Medlemmarna i vår bostadsrättsförening har all anledning att tänka på detta till höstens val den 11 september.
- Låt vårt fina luftiga område vara ifred.

Affärer i de nya husens bottenvåningar

- Med tanke på hur det står till i det otrugga, dystra Holma torg vill vi inte ha affärer i bottenvåningen i eventuella nya hus.
- Att bygga in affärer, gym, pizzerior mm i husens bottenvåning öppnar upp för kriminalitet och knark. **(24)**

Bensinmacken

- Att ta bort bensinmacken medför längre körsträckor för att tanka.
- Många medlemmar kräver att bensinmacken ska få vara kvar.
- Förutom ledläggning av denna mack ska visst ytterligare en mack i närområdet stängas.
- De båda bensinmackarna inom närområdet försvinner. Var kan man köpa bensin till alla de bilar som ska in i ett jätte-garage? **(25)**

Busslinjerna

- Behåll busshållplatsen och bussgatan. Många äldre med krämpor eller funktionsnedsättningar riskerar både olyckor och att bli isolerade.
- Kravet att behålla busslinjerna är total och enhälligt. Jag känner att hela föreningen står bakom detta krav.
- En sådan flytt är obehaglig för alla.
- Flyttning av busslinjen är också en fullständig onödig kapitalförstöring.
- Vill inte att busshållplatsen flyttas eftersom det bor många äldre på vårt område. Om man inte har bil blir man beroende av kollektivtrafiken. **(26)**

Dagvattendamm

- Förslaget om dagvattendamm ska bort. Det kommer bara att bli en illaluktande skräphög med mygginvasion råttfester, annan ohyra och olycksrisk för barn.
- Behåll förslaget om vattendammen.
- Gör dammen bara hälften så stor, det räcker, så att barnen kan åka pulka på vintern.
- Man kan bygga vattensamlaren bakom garaget på Tulpangatan där det finns gott om plats. Och låt tunneln vara kvar!
- Blir det föreslagna dagvattendammen en myggodling, så blir det riktigt illa för mig med alla mina svåra allergier.
- Dagvattendammen är bra som överflyllningsskydd. **(27)**

Förskolan

- Förskolan som planeras på Hyacintgatan, södra sidan, kan byggas inne i Holmaområdet där den nedbrunna förskolan fanns. **(28)**

Grönytor

- En mängd grönytor försvinner. Det är tvärt emot officiell politik: I retoriken säger sig stadsbyggnadsnämnden att skydda Malmös parker och grönområden för att

minska klimatpåverkan. Genom att förtäta enligt förslaget kommer stadsbyggnadsnämnden att omöjliggöra detta i de förslagna områdena. Här finns mycket växtlighet som i så fall kommer att ersättas av asfalt och betong. (29)

Nya höga hus vid Pildammsvägen

- Nu ska vi tydligen bli omringade av höga hus både mot Ärtholmsvägen och mot Pildammsvägen- och i söder mot Holma. De nya husen kommer att låsa in vårt område Fosiedal men vi får ingen trygghet för det utan snarare tvärt om. Ska vi tvingas barrikadera oss och förvandla Fosiedal till ett gated community? Eller bli vi tvungna att flytta? (30)

Nytt högt hus vid Tulpangatan/Ärtholmsvägen

- Jag vill inte ha ett högt hus framför min lägenhet.
- Bort med huset intill Tulpangata 2-6. Detta hus, och husen vid Pildammsvägen, är delar i en omringning med nya hus som mur.
- Slopa det höga huset och bygg istället cykelgarage.
- Om det byggs ett hus på Tulpangatan kommer våra parkeringsplatser att ockuperas av boende i det nya huset eftersom det totala antalet platser är för litet och för de nya boende kommer noga avståndet till det jättestora p-huset att kännas obekvämt långt.
- Nya huset på Tulpangatan är helt fel. Varför inte bygga på den gamla grusplanen bakom vårt p-hus på Tulpangatan?

Parkeringarna Tulpangatan

- Föreningens medlemsparkeringar och gästparkeringar på Tulpangatan måste bibehållas. Antalet parkeringsplatser räcker inte då de boende i det nya huset hellre ställer bilen nära huset för att slippa gå så långt till det nya p-huset. Resultatet blir kaos.
- Anser att parkeringsplatserna för medlemmarna i Brf Riskbyggen ska finnas kvar på befintliga platser vid Tulpangatan framför Tulpangatan 2 och 4. Dessa 24 p-platser ingår i medlemmarnas köpa av lägenhet. (31)

Pildammsvägens avsmalning

- Pildammsvägen ska absolut behållas som en infartsled. Det är inte miljövänligt att låta bilarna stå och puttra i långa köer.
- Förslaget om Pildammsvägen innebär en gigantisk kapitalförstöring.
- Varför kan inte ändringen av Pildammsvägen göras från Kulladalssidan i stället? (32)

Skyddsrum

- Med tanke på hur det står till i omvärlden vill vi veta om de nya husen har egna skyddsrum, eller ska vi alla, om det smäller, trängas in i de utrymmen som Riksbyggen 24 idag använder som cykelutrymmen? (33)

Tunneln vid Ärtholmsvägen

- Gångtunneln används av väldigt många människor.
- Gångtunneln ska bevaras eftersom den är ganska kort, upplyst, trygg, säker och används av många.

- Korsningen i gatuplan medför däremot olycksrisker för barn, cyklister, funktionshindrade och fotgängare. Att stänga den säkra och omtyckta tunneln är dessutom en obegriplig kapitalförstöring.
- Medlemmarna är massivt och totalt negativa till skrotande av tunneln.
- Gör en bussgata av Ärtholmsvägen.
- Ärtholmsvägen måste vara kvar för alla gående och för cyklisterna.
- Katastrof om tunneln under Ärtholmsvägen stängs! Ser dagligen hur väl den är trafikerad av både cyklister, handikappullstolar, paketyklar med och utan barn med flera. Ett säkert sätt att ta sig fram i trafiken utan att irritera den stressade biltrafiken. Vet inte hur ni tänker. Inte på säkerheten för oss människor. Under de 14 år jag bott här har vi haft en översvämning. Den orsakades till dels av eftersatt underhåll av alla brunnar i området. Fixa underhållet! (34)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Pildammsvägen ska fortsatt ha fyra körbanor. En sektion av Pildammsvägen redovisades i samrådshandlingarna på sidan 12 i planbeskrivningen. I granskningshandlingen återfinns samma sektion på sidan 13.*
2. *Stadsbyggnadskontoret uppfattar att det är den norra delen av Gräsklipparen 2 som avses i yttrandet. Riksbyggens bostadsrättsförening Malmöbus 24 köpte tomträtt för en mindre yta i anslutning till Norrbäcksgången. Denna yta är i gällande detaljplan PL 1062 planlagd för allmän plats, park och plantering. Stadsbyggnadskontoret har valt att inkludera denna yta i detaljplanen för att planlägga om ytan till bostadsändamål, vilket är en fördel och en trygghet för bostadsrättsföreningen.*
3. *Föreningen kommer fortsatt ha tillgång till både parkeringsdäcket och markparkeringen både från söder och från norr. I norr har en del av Kantskäraren 1 avsatts för lokalgata. Trappan och ingången till parkeringsdäcket kommer fortsatt att vara kvar som kvartersmark för parkeringsändamål.*
4. *Stadsbyggnadskontoret är väl medveten om hur parkeringsplatser upplåts till bostadsrättsföreningens medlemmar. Varje parkeringsplats som behövs tas i anspråk ansågs ersättas med en ny parkeringsplats utmed Tulpangatan.*
Efter samrådet har dialog förts mellan stadsbyggnadskontoret och bostadsrättsföreningen där bostadsrättsföreningen förtydligat att de inte är villiga att låta sina två parkeringsanläggningar vid Tulpangatan ersättas med en samlad parkeringsanläggning utmed Tulpangatan. Det är därför inte möjligt att uppföra det nordvästra bostadskvarteret som föreslogs utmed Ärtholmsvägen. Kvarteret har därför tagits bort från förslaget.
5. *I en detaljplan görs en avvägning mellan flera olika intressen. Området kommer att bli mer hårdgjort än dagsläget. Samtidigt finns ett stort behov av nya bostäder och verksamheter. Bebyggelsen bidrar också till att skapa en mer integrerad stad där Holma på ett tydligare sätt knyter an till omgivande områden. Grönytan, som ligger mellan två större gator och vid en drivmedelsstation bedöms ha ett visst samlat naturvärde, men mycket begränsade rekreativa värden. Att naturvärdena försvinner är en negativ konsekvens av detaljplanens genomförande. De positiva förväntade effekterna av genomförandet av detaljplanen har i detta enskilda fall vägt tyngre än bevarandet av naturvärdena inom planområdet.*
6. *Stadsbyggnadskontoret har inte tagit del av någon utvärdering eller studie som visar på att de nya byggnaderna vid Holma torg skulle ha bidragit till en ökad otrygghet eller en ökad kriminalitet.*

7. *Precis som bostadsrättsföreningen inledningsvis beskriver i sitt yttrande är det flera aspekter som vägts in när beslut har tagits om att flytta ut busslinjen från den nuvarande bussgatan ut till Pildammsvägen.*

Planförslaget innebär att den nuvarande bussgatan inom Holma ersätts med en kvartersgata, som i huvudsak ska utformas på fotgängares villkor. Gatans funktion och utformning lämpar sig inte för turtät busstrafik. Bussens flytt innebär att de boende i befintliga delar av Holma får ca 150-200 meter längre till en hållplats jämfört med idag, samtidigt som tillgängligheten för boende i Kulladal förbättras. Hållplatsernas placering innebär också att den planerade bebyggelsen får en direkt närhet till kollektivtrafik. Skånetrafiken är positiv till förändringen av linjestreckningen, då den ges en genare sträckning och når ett större antal bostäder.

8. *Kollektivtrafik kommer att vara tillgänglig under tiden som Holma byggs ut. Trafiksäkra kopplingar för gående kommer finnas till busshållplatserna. I samband med utbyggnaden avses Snödroppsgatan, Hyacintgatan och Holmastigen rustas upp. Pildammsvägen kommer förses med gång- och cykelbana. Den nuvarande bussgatan kommer också att rustas upp och öppnas upp för gång- och cykeltrafikanter.*
9. *Stadsbyggnadskontoret delar inte bostadsrättsföreningen uppfattning om att utbyggnaden i Holma kommer att hindra boende i Holma att leva ett normalt liv.*
10. *Se punkt 5.*
11. *Se punkt 5, 7 och 9.*
12. *Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att utbyggnaden kommer leda till en odräglig livstillvaro för befintliga boende i området.*

Pildammsvägen kommer fortsatt ha fyra körbanor.

Malmö stad äger majoriteten av marken inom planområdet. Marken kommer att säljas till marknadsmässiga priser.
13. *Utbyggnaden av Holma har pågått under en lång tid och dialog med berörda har skett i planeringens samtliga skeden. Dialogen har medfört ändringar i utbyggnaden av Holma.*
14. *Planeringen av föreliggande detaljplan medför ingen trafik där det tidigare inte funnits trafik. Däremot tillgängliggörs en stor del av Holma som tidigare varit otillgänglig för fotgängare och cyklister.*
15. *Se punkt 7 och 14.*
16. *Under samrådsmötet pågick stundtals flera dialoger samtidigt och det måste det ha uppstått ett missförstånd. Kommunen påtalade att boende i en stad får räkna med att det uppförs nya byggnader i befintliga områden, men detta var inte kopplat till det ekonomiska värdet av befintliga bostädersrätter.*
17. *Utbyggnaden har stöd i gällande översiktsplan och framtaget planprogram. Vid all stadsplanering görs avvägningar mellan olika intressen. I detta fall prioriteras utbyggnaden av Holma högre än bevarandet av grönytorna mellan Pildammsvägen och Holmavångsvägen, som saknar vistelsekvaliteter. Ytorna har däremot gröna värden som kommer gå förlorade. Detta kompenseras till viss del genom nyplantering av cirka 50 träd utmed Pildammsvägen.*
18. *Tillkommande bebyggelses parkeringsbehov kommer att lösas i planerat mobilitets- och parkeringsbus. I övrigt se punkt 17.*

19. *Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att utbyggnaden av planerad bebyggelse i föreliggande detaljplan kommer att innebära en ökad kriminalitet. Sedan samrådet har planerat byggnad vid Tulpangatan tagits bort. Det kommer därmed inte ske några förändringar avseende Bostadsrättsföreningen Malmöhus 24 tillgång till parkeringsplatser.*
20. *I Sverige finns en stor brist på bostäder. Genom att uppföra fler bostäder kan trångboddheten i befintliga bostäder minska.*
21. *Stadsbyggnadskontoret har arbetat aktivt för att ny bebyggelse ska bidra till en ökad trygghet i Holma.*
22. *Se punkt 4.*
23. *Bristen på bostäder är stort, trots pandemin.*
24. *Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att ett aktivt näringsliv bidrar till kriminalitet.*
25. *Drivmedelsstationen kommer behöva rivas för att göra plats åt det norra kvarteret som föreslås i föreliggande detaljplan. Körsträckan till närmaste bensinstation kommer att vara längre, men det finns fortsatt goda möjligheter att köpa drivmedel i Malmö.*
26. *Se punkt 7.*
27. *Fördröjningsmagasinet ingår inte längre i föreliggande detaljplan, men kommer att genomföras med stöd i gällande detaljplan (Pl 1062) för Holma. Fordröjningsmagasinet kommer att vara torrt och fyllas med vatten under korta perioder när det regnar. Fordröjningsmagasinet är så stort som det behöver vara för att kunna ta emot erforderliga mängder regnvatten.*
28. *I Holma föreslås fyra nya förskolor uppföras. En förskola är uppförd vid Ärtholmsvägen, två är planerade i detaljplanerna för södra och mellersta Holmastan (Dp 5546 och 5588). Den sista förskolan föreslås uppföras på samma fastighet som Holmaskolan ligger på idag, det förutsätter dock att en ny grundskola uppförs. Den sista förskolan ligger därför längre fram i tiden.*
29. *Se punkt 17.*
30. *Stadsbyggnadskontoret bedömer att de nya byggnaderna kommer innebära att Holma upplevs som mindre fysiskt avskilt från omgivande områden och öppna upp, snarare än mura in Holma.*
31. *Kvarteret vid Tulpangatan har tagits bort och kommer alltså inte uppföras i samband med genomförandet av föreliggande detaljplan.*
32. *Pildammsvägen kommer att fortsatt ha samma antal körbanor, men förses med gång- och cykelvägar, busshållplatser och fler trädrader. Enligt planprogrammet ska bebyggelse också uppföras på Kulldalsidan av Pildammsvägen. Detaljplaneringen av detta har dock inte påbörjats.*
33. *Det finns inget krav på att bygga nya skyddsrum vid uppförandet av nya bostäder. Vid behov kommer framtida boende att röra sig till närmaste skyddsrum.*
34. *Gång- och cykeltunneln har utgått från planområdet. Däremot är det möjligt att lägga igen gång- och cykeltunneln med stöd i gällande detaljplan för Holma (Pl 1062). För att Holma bättre ska integreras till övriga delar av staden har beslut tagits att fylla igen samtliga gång- och cykeltunnlar som förbinder Holma med omgivande områden. Detta är ett av flera steg i att skapa en mer sammanhållen stad.*

Bostadsrättsinnehavare på Hyacintgatan 41, diarienummer SBN-2020-109-88:

Tack för informations och samrådsmötet mötet som hölls i Holma/Fosiedal den 9 mars 2022 kl 17.00. Tyvärr var det mest äldre pensionärer som kunde delta på grund av tidsplaneringen för mötet. I vår förening har vi 539 lägenheter och många av dessa bebos idag av yngre arbetsaktiva medlemmar, som alltså inte kunde närvara. Med andra ord har inte alla fått möjlighet att yttra sig. Näväl, här kommer mina synpunkter efter att ha pratat med några av mina grannar. **(1)**

Viadukten

Behåll viadukten under Ärtholmsvägen. Viadukten uppfattas som säker då den är mycket väl upplyst och synnerligen kort. Vi boende på Hyacintgatan 41 har en god insyn i tunneln. Under de 6 år som jag har bott här har jag aldrig sett eller hört om något tillbud i själva tunneln. Ett trevligt inslag är det när dagisbarnen som passerar genom tunneln roar sig med att "tjoa" för att höra sina ljud studsas mellan väggarna. Tunneln är uppskattad och frekvent använd - gör gärna en mätning för att se hur många som passerar under viadukten under ett dygn. "Hela" Holma och Fosiedal använder tunneln som en snabb och säker cykel och gångväg. **(2)**

Vattendammen

Vi är tacksamma för vattendammen längs med Ärtholmsvägen framför hyacintgatan 37-41. Uppskattas av flera som jag har pratat med ger en livligare yta med vattenspegel. Möjlighet med några fåglar som ger oss något att titta på. Kanske trevligt med en sittplats invid dammen för oss äldre, eller andra som vill sitta ute och inte befinna sig mitt på gården mellan husen. I kroksäckparken finns redan en vattendamm samt en grillplats uppbyggd som en cirkel av sten med sand i mitten. Ibland ser man att familjer samlas och grillar där. Dessutom finns ju vatten i närheten för eftersläckning. **(3)**

Bostadshuset som planeras vid dagens Tulpangatans parkering.

Inte populärt då man befarar för mycket granninsyn. Huset kommer delvis att skuggas av Tulpangatan höghus 2-6. Befarar smålägenheter då det inte finns planerat för närliggande garageplatser. Smålägenheter medför en större omflyttning av boende och bidrar till oro, framför allt för de äldre. **(4)**

Cykelparkering

Bygg hellre en trevlig cykelparkering för både trehjuliga cyklar och tvåhjuliga. Kanske med en lång ramp och cykelparkering i två våningar. Fler kommer förhoppningsvis att cykla mer i framtiden och vårt skånska varmare klimat är gynnsamt för cyklister. Vi är en del äldre men även yngre som använder trehjulingar med batteri. En bra cykelparkering kan öka cyklande och vår hälsa i det långa loppet. Cykelparkering kan användas av det nybyggda daghemmets personal och föräldrar. Bottenvåningen för trehjulingar och övervåningen för tvåhjulingar. **(5)**

Ärtholmsvägen- cykelbana

Oj så vi längtar efter en cykelbana hela vägen uppifrån "Shellmacken" ner till Limhamnsvägen och kustområdet. Det skulle öka trivselen genom enklare och rakare tillgänglighet till havet och rekreation. **(6)**

Kommunikationer

Jag/ vi kommer att skriva till Skånetrafiken med önskemål om att Ärtholmsvägen görs om för enbart busstrafik i egen fil med blockering för vanlig biltrafik. Typ som finns i vissa delar av staden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

35. Planförslaget var ute på samråd mellan den 10:e januari och 20:e mars 2022. Möjligheter att inkomma med synpunkter och yttra sig över detaljplanen pågick alltså under 10 veckor.
36. För att Holma bättre ska integreras till övriga delar av staden har beslut tagits att fylla igen samtliga gång- och cykeltunnlar som förbinder Holma med omgivande områden. Detta är ett av flera steg i att skapa en mer sammanhållen stad.
37. Fördröjningsytan kommer inte att ha en konstant vattenspiegel. Fördröjningsytan kommer att fyllas med vatten vid regn. Övrig tid kommer fördröjningsytan vara torr.
38. Planerat kvarter vid Tulpangatan har tagits bort från planförslaget. Varje fastighetsägare/ tomträttsinnehavare har ett ansvar att lösa cykelparkeringsbehovet för sin fastighet. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte föreligger ett behov av en cykelparkeringsanläggning på denna plats.
39. Detaljplanen möjliggör att en cykelbana anläggs ut med den del av Ärtholmsvägen som ligger inom planområdet. I dagsläget planeras en cykelbana från den befintliga gång- och cykeltunneln under Ärtholmsvägen fram till rondellen vid bensinstationen vid rondellen. Ett beslut om att anlägga cykelbanan har däremot inte tagits ännu.

Bostadsrättsinnehavare på Hyacintgatan 40, diarienummer SBN-2020-109-87:

Jag var på mötet den 9 mars om byggandet här på Fosiedal. Jag har bott på Tulpangatan 2 på Fosiedal i 40 år och trivs bra med en fin utsikt över Ärtholmen och lite grönområde framför mina fönster utmed Ärtholmsvägen. Det är fler i min trappa som har dessa åsikter om byggandet. Min granne och jag vi bor på 5:e våningen. Byggandet förstör allting här. Om ni bygger vad är det för några som skall flytta in. Om det blir barnfamiljer då blir det en massa liv utanför och det tycker vi inte om. Vi har det lugnt här där vi bor.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Det planerade bostadskvarteret vid Tulpangatan har tagits bort från planförslaget då det krävde att Bostadsrättsföreningen Malmöhus 24 var villiga att flytta sina parkeringsplatser till en ny parkeringsanläggning utmed Tulpangatan.

Bostadsrättsinnehavare på Tulpangatan 4, diarienummer SBN-2020-109-86:

Anser att parkeringsplatserna för medlemmarna i Rbf Riksbyggen skall finnas kvar på befintliga platser vid Tulpangatan framför Tulpangatan 2 och 4. Dessa 24 p-platser ingår i medlemmarnas köp av lgh. **(1)**

Katastrof om tunneln under Ärtholmsvägen som används av cykel och gångbanor fylls igen!! Ser dagligen hur väl denna den är trafikerad av både cyklister, handikappsrollstolar, paketyklar med 12 barn/paketyklar med flera. Ett säkert sätt att ta sig fram i trafiken utan att irritera den stressade biltrafiken som skall behöva stanna upp för varje cyklist, gående med flera. Vet inte hur ni tänker... Inte på säkerheten för oss människor.

Har bott här i snart 14 år och ett av era beslut att fylla tunneln var regnmängder. Det har varit översvämning 1 gång under alla dessa år (14) Översvämning tror säkert på dåligt underhåll av alla våra brunnar runt om och då brunnar i tunneln Ärtholmsvägen. Fixa underhåll på brunnar så vatten kan fylla dessa brunnar. Ni skall ha en stor dagvattendamm framför höghuset Ärtholmsvägen. Är inte denna damm till för att fyllas vid stora vattenmängder? **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Det planerade bostadskvarteret vid Tulpangatan har tagits bort från planförslaget. Parkeringsplatserna kommer att finnas kvar.*
2. *För att Holma bättre ska integreras till övriga delar av staden har beslut tagits att fylla igen samtliga gång- och cykeltunnlar som förbinder Holma med omgivande områden. Detta är ett av flera steg i att skapa en mer sammanhållen stad. Gång- och cykeltunneln vid Tulpangatan kommer att ersättas med en trygg och trafiksäker koppling över Ärtholmsvägen.*

Dagvattenledningar är byggda för att hantera vanliga regn. Vid kraftigare regn fylls ledningarna och vattnet rinner i stället på marken till lågpunkter i områdena. Gång- och cykeltunneln är en sådan lågpunkt.

Bostadsrättsinnehavare på Hyacintgatan 19, diarienummer SBN-2020-109-85:

Jag ser fram emot förändringen av Holma/Fosiedalsområdet som föreslås i förslaget till ny detaljplan. Att förtäta och bygga nya bostäder vid Ärtholmsvägen, Pildammsvägen och Holmavångsvägen kommer gynna boende och kommer göra Fosiedal och Holma mer attraktivt.

Jag har dock en invändning mot förslaget och det är planen på att ta bort GC-tunnlarna under Ärtholmsvägen och Pildammsvägen. Jag springer/går och cyklar mycket och de planskilda korsningarna med dessa vägar är trygga och säkra. Jag befarar att trafiken på Ärtholmsvägen kommer öka i framtiden vilket gör korsningar i plan osäkra. Likadant för Pildammsvägen, även om den byggs om och blir en stadsgata kommer trafiken vara intensiv på vägen. Planskilda korsningar känns säkrare än GC-övergångar på hårt trafikerade vägar/gator.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

För att Holma bättre ska integreras till övriga delar av staden har beslut tagits att fylla igen samtliga gång- och cykeltunnlar som förbinder Holma med omgivande områden och ersättas med trygga och trafiksäkra kopplingar över gatorna. Detta är ett av flera steg i att skapa en mer sammanhållen stad. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är möjligt att skapa en trygg och trafiksäker koppling i plan över Ärtholmsvägen. Detta är möjligt med stöd i gällande detaljplan för Holma. Planområdet för detaljplan 5708 har minskat sedan samrådet och omfattar inte längre gång- och cykeltunneln utmed Ärtholmsvägen. Igenläggningen av gång- och cykeltunneln hanteras alltså inte inom ramen för föreliggande detaljplan.

Bostadsrättsinnehavare på Hyacintgatan 3, diarienummer SBN-2020-109-83:

Jag var på samrådsmötet 9 mars på Holma skola och har avvikande åsikter om vissa delar av detta projekt.

Det jag främst framför besvär mot är borttagandet av cykel/gångtunneln under Ärtholmsvägen direkt öster om koloniområdet. Om detta genomförs måste det likställas med grov kapitalförstörelse. Främsta skälen som stadens representanter anförde för att ta bort tunneln skulle vara problem med vattendränning och att brottslighet skulle förekomma. Då jag regelbundet cyklar in till city denna väg och har jag sett och fått undvika vattensamlingar men aldrig känt mig osäker denna väg. En bättre dränning bör kosta en bråkdel av vad en igenfyllning av tunneln kommer att kosta. Att Malmö Stad har för avsikt att flytta upp cykelbanan till att korsa Ärtholmsvägen som antagligen får en tillkommande ljusreglering är inte i linje med stadens policy att förenkla framkomlighet för cyklister. **(1)**

Jag framför också besvär mot att avstånd för oss boende på Fosiedal till busshållplatser förlängs med 400 meter så för de som bor längst bort i föreningen blir det ungefär 700 meter till busshållplatsen plus att både Ärtholmsvägen och Pildammsvägen måste passeras innan man når fram. **(2)**

Tillägger också även besvär mot borttagning av de mindre bilparkeringar vid Tulpangatan som ingår i tomträtten för Brf Malmöhus 24. De som bor vid Tulpangatan kommer även efter ombyggnationen att få besökande som medför fordon. Ska dessa hänvisas till det stora p-huset som skall byggas vid sidan om den bensinstationen längst norr på Holmavångsvägen. **(3)**

Dessa är mina huvudskäl till att motsätta mig projektet Dp 5708 i alla delar som berör Brf Malmöhus 24 vid Fosiedal. Mycket annat finns att anföra men jag hoppas att fler än under-tecknad kommer med andra kritiska synpunkter som jag inte tagit med här.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. För att Holma bättre ska integreras till övriga delar av staden har beslut tagits att fylla igen samtliga gång- och cykeltunnlar som förbinder Holma med omgivande områden. Detta är ett av flera steg i att skapa en mer sammanhållen stad. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är möjligt att skapa en trygg och trafiksäker koppling i plan över Ärtholmsvägen. Andra anledningar är att regnvatten ställer sig i tunneln vid kraftiga regn och att gång- och cykeltunnlar kan upplevas som otrygga passager.
2. Förslaget innebär att den nuvarande "bussgatan" inom Holma ersätts med en kvartersgata, som i huvudsak ska utformas för fotgängare villkor. Gatans funktion och utformning lämpar sig inte för turtät busstrafik. Bussens flytt innebär att de boende i befintliga Holma får ca 150–200 meter längre till en hållplats jämfört med idag, samtidigt som tillgängligheten för boende i Kulladal förbättras. Hållplatsernas placering innebär också att den planerade bebyggelsen får en direkt närhet till kollektivtrafik. Skånetrafiken är positiv till förändringen av linjestreckningen, då den ges en genare sträckning och når ett större antal bostäder.
3. Bostadskvarteret i nordvästra delen av planområdet, vid Tulpangatan har tagits bort från planförslaget.

Bostadsrättsinnehavare på Hyacintgatan 3, diarienummer SBN-2020-109-80:

Ändringen av Pildammsvägen från fyrfilig gata till tvåfilig gata torde innebära att trafiksituationen blir sämre än vad den är idag. Då både tillfarts- och avfartssträckorna är korta från Lindeborgsrondellen till Inre ringvägen är risken stor att det kommer att uppstå köbildningar i morgon- och eftermiddagstrafik. Stillastående bilar förbättrar inte miljön. **(1)**

För att förbättra miljön och förbättra säkerheten för cyklister bygger man cykelbanor i framför allt den urbana miljön. Vid anläggandet av en cykelbana skall man ta hänsyn till säkerheten och komforten för cyklister. Att ersätta gång-cykeltunneln under Ärtholmsvägen med en gång-cykelöverfart försämrar säkerheten för både cyklister och gående. Dessutom påverkar det med all säkerhet biltrafiken på Ärtholmsvägen med köbildning som följd. Även här är det så att stillastående bilar förbättrar inte miljön. Blir det köbildningar kommer också bilar från Holma och Fosiedal få svårt att ta sig ut på Ärtholmsvägen.

Beträffande komforten för cyklisterna bör det inte vara några besvärligheter att ta sig upp för den sluttande cykelbanan under Ärtholmsvägen. Moderna cyklar är utrustade med ett stort antal växlar som gör att den fysiska ansträngningen blir mindre för cyklisten. Dessutom ökar antalet användare av elcyklar i Sverige.

En igenläggning av gång-cykeltunneln under Ärtholmsvägen kommer troligen att bli dyr. För några år sedan bytte man ut trappan från Ärtholmsvägen till gång- och cykelbanan söder om Ärtholmsvägen. Det är ren och skär kapitalförstöring att lägga igen gång-cykeltunneln under Ärtholmsvägen. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Pildammsvägen kommer fortsatt att ha fyra körbanor. Två i vardera färdriktning.
2. För att Holma bättre ska integreras till övriga delar av staden har beslut tagits att fylla igen samtliga gång- och cykeltunnlar som förbinder Holma med omgivande områden. Detta är ett av flera steg i att skapa en mer sammanhållen stad. Stadsbyggnadskontoret bedömer att det är möjligt att skapa en trygg och trafiksäker koppling i plan över Ärtholmsvägen. Andra anledningar är att regnvatten ställer sig i tunneln vid kraftiga regn och att gång- och cykeltunnlar kan upplevas som otrygga passager.

Bostadsrättsinnehavare på Hyacintgatan 5, diarienummer SBN-2020-109-76:

Jag önskar inga nya byggnader framför mitt hus då det täcker den fria, fina utsikten och därmed sänker värdet på min lägenhet.

Dessutom är det en lång tid med buller, maskiner och damm i vårt lugna och område.

Jag som ung tjej vill också ha nära till busshållplatsen när jag kommer hem på kvällarna då jag är orolig för både överfall och våldtäkt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadsbyggnadskontoret förstår att den fria utsikten är något som uppskattas och värdesätts av boende i området. Men en stad är i ständigt förändring och boende i en stad kan inte garanteras en viss utsikt över tid. Boendes förlorade utsikt är en negativ konsekvens av detaljplanens genomförande.

Byggarbete ska utföras enligt de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken. En påverkan på omgivningen är dock oundviklig och något man som boende i närområdet får förvänta sig, under den tid byggnationen pågår.

Flytten av busshållplatserna i samband med utbyggnaden av Holmastan kommer innebära att boende kommer få som mest cirka 150-250 meter längre till närmaste busshållplats, beroende på var i Holma man bor. Att befintliga boende i Holma kommer att få längre till busshållplatsen är en negativ konsekvens av att bussen flyttar ut till Pildammsvägen.

Bostadsrättsinnehavare på Hyacintgatan 39, diarienummer SBN-2020-109-75:

Det finns absolut inget positivt för någon i att placera ett 5 vån hus mitt emot huset på Tulpangatan, 6 m ifrån det gamla på dessa korta sidor på det nya huset. Förstår ni att ingen kommer att kunna sälja sin lgh? Att värden på våra bostäder kommer att sjuka drastiskt pga det. **(1)**

Dessutom;

Varför ska dessa nya människor behöva gå till ett P hus så långt som enda till Pildammsvägen? Dessutom kommer de säkerligen betala höga avgifter för sina p platser! Inte ok här heller. Och - Var är våra besöksparkeringar?? **(2)** Fullständigt oacceptabelt att tänka så som ni har gjort. Ni bryr er inte om en enda boende, varken de gamla eller nya. Jag har inget emot att man bygger nya bostäder men man måste tänka. Att göra om o bygga på Pildammsvägen är ok.... förutom en viktig sak - busshållplatser. Folk blir äldre o har svårt att

gå. Mammor med barnvagnar kommer också att springa långt i tex regn, blåst, snö. Oacceptabelt att bortse ifrån det. **(3)**

Man ska bygga så det är;

- * lätt att parkera
- * lätt att ta sig till lokaltrafik
- * lätt o nära till livsmedelsaffär
- * grönt. Inga trafikbuller.

Platsen från Holma Shellmacken söderut mot den andra rondellen, (bild), är helt fri att bygga både bostäder och parkeringar till nyboende. Där finns absolut ingenting nu o vad ni ens bygger där så kommer det INTE att störa oss på Fosiedal. Tom macken kan vara kvar. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Kvarteret vid Tulpangatan har tagits bort från planförslaget och kommer alltså inte att uppföras.*
2. *Parkeringshuset syfte är att hantera de tillkommande bostädernas och verksamheternas parkeringsbehov. Parkeringshuset är placerat vid den primära infarten till området vid Ärtholmsvägen. Syftet med placeringen av parkeringshuset är att boende och besökare ska ställa bilen och promenera den sista biten in i området. På så sätt minskas biltrafiken inne i området, vilket leder till trevligare och tystare miljöer. Avståndet från kvarteret i den södra delen av planområdet till parkeringshuset är under 200 meter. Stadsbyggnadskontoret bedömer att detta är en acceptabel sträcka för att ta sig till sin parkerade bil när man bor i en stad.*

Planförslaget kommer inte innebära en minskning av befintliga besöksparkeringar.

3. *Busshållplatserna kommer att flyttas runt 150-200 meter från sitt nuvarande läge. Flytten innebär att befintliga boende i Holma får längre till närmaste busshållplats, vilket är en negativ konsekvens av utbyggnaden av Holma.*
4. *Det nordvästra kvarteret vid Tulpangatan har tagits bort. Återstående kvarter består av parkeringshuset som ligger ut mot Ärtholmsvägen och tre kvarter som ligger ut mot Pildammsvägen. För att möjliggöra utbyggnaden kommer bensinstationen tas bort.*

Bostadsrättsinnehavare på Hyacintgatan 39, diarienummer SBN-2020-109-75:

Efter informationsmötet i onsdags gällande nybyggnad av 5-våningshus vid Norrbäcksgången och situationsplan för Fosiedal och Holma betraktar jag att 5-våningshuset som planerats/föreslagits inte är lägligt att bygga där. Malmö är känt ute i världen för sina parker, grönområden och gröna ytor. **(1)**

Denna föreslagna förtätning leder oss bara närmare till en Manhattanliknande stad, vilket Malmö inte är. Malmö är Malmö.

Utöver ovanstående generella synpunkt har vi också anmärkningar på avstånden till lokaltrafiken och parkeringshuset.

- Att gå med barnvagn, två fulla matkassar och ha koll på sitt barn hela vägen från Pildammsvägen till sitt hem vid Tulpangatan är inte i vår moderna värld acceptabelt. Parkeringsavgifterna för de boenden kommer förmodligen att vara alldeles för höga för det klientel som kan tänkas flytta in i området.
- Likaså avståndet till och från kollektivtrafiken som förlängs, å ena sidan förespråkas det att åka kollektivt men å andra sidan försämrar ni möjligheten för att man åker kollektivt? **(2)**
- Värdet på lägenheterna i de befintliga fastigheterna kommer att sjunka, drastiskt.
- Besöksparkeringarna som försvinner kommer leda till ett isolerat liv för oss boenden i de befintliga fastigheterna. Långt resande från besökare från Sverige och utlandet kommer inte kunna ställa sina bilar i närheten. **(3)**

Ombyggnaden av Pildammsvägen är ett bra initiativ, men tanken på lägligheten till kollektivtrafiken måste beaktas starkt. **(4)**

Bevara, snygga till och expandera Malmö är något alla Malmöbor kan enas om, men snälla, förtäta inte Malmö. Vi vill inte ha ett Manhattan vi vill ha Malmö!

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Det nordvästra kvarteret vid Tulpangatan har tagits bort. Återstående kvarter består av parkeringshuset som ligger ut mot Ärtholmsvägen och tre bostadskvarter som ligger ut mot Pildammsvägen.
2. Förslaget innebär att den nuvarande "bussgatan" inom Holma ersätts med en kvartersgata, som i huvudsak ska utformas på fotgängares villkor. Gatans funktion och utformning lämpar sig inte för turtät busstrafik. Bussens flytt innebär att de boende i befintliga Holma får ca 150–200 meter längre till en hållplats jämfört med idag, samtidigt som tillgängligheten för boende i Kulladal förbättras. Hållplatsernas placering innebär också att den planerade bebyggelsen får en direkt närhet till kollektivtrafik. Skånetrafiken är positiv till förändringen av linjestreckningen, då den ges en genare sträckning och når ett antal bostäder.
3. I samrådsförslaget var ambitionen att ett bostadskvarter skulle uppföras på marken där besöksparkeringarna finns. Avsikten var att ersätta alla parkeringsplatser i en samlad parkering väst om kvarteret. Efter samrådet har bostadsrättsförening förtydligat att de inte är villiga att genomföra denna förändring. Det föreslagna bostadskvarteret vid Tulpangatan har därför tagits bort från planförslaget. Parkeringsplatserna kommer finnas kvar.
4. Se punkt 2.

Bostadsrättsinnehavare på Hyacintgatan 31, diarienummer SBN-2020-109-69:

Vi får behålla våra P-hus. Vilket är bra. Jag har visserligen ingen bil, men väl två motorcyklar som jag gärna vill ha under tak och i ett låst utrymme.

I övrigt har jag för min del två synpunkter:

1. Blir den föreslagna dagvattendammen en myggodling tycker jag att det är en rätt stor nackdel! Med alla mina allergier blir myggbett stora, långvariga och "kliiga". **(1)**
2. För de nya husen egna skyddsrum, eller skall vi alla, om det smäller, trängas i de utrymmen som Riksbyggen 24 i dag använder som cykelutrymmen. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Fördröjningsytan kommer för det mesta vara torr, men tillfälligt fyllas med vatten vid regn. Risken för mygg är alltså låg.*
2. *Det finns inget krav på att bygga skyddsrum vid nybyggnation. Det är alltså inte troligt, med dagens krav, att skyddsrum kommer att byggas i samband med utbyggnaden av detaljplanen. Skyddsrum är till för allmänbeten. Vid behov ska personer ta sig till närmaste tillgängliga skyddsrum. Närmaste skyddsrum för framtida boende inom detta planområde är befintliga skyddsrum i Holma.*

Bostadsrättsinnehavare på Hyacintgatan 2 & 4, diarienummer SBN-2020-109-69:

Vi tycker att man ska lyssna på boende, det vill säga medlemmar i bostadsrättsföreningen Malmöhus nr 24. Att bygga nya bostäder och förtäta just på Fosiedal blir inte alls bra. Det finns alltid förklaringar för allt. Vårt sätt för missnöje lyder så här:

1. Allt flyttas- försämras både parkeringsingångar och busshållplatser, cykelvägar för dem mest drabbade äldre som är rörelsehindrade och andra handikappade, osv. Trafik på vårt område blir det jättefarligt för alla inblandade. **(1)**
2. Att bygga nya hus med lokaler som kan leda till knarkkvarter, det blir för farligt. Vi vill inte ha farliga/ oroliga stadsdelar som Rosengård eller Holma. **(2)**
3. Att bygga dagvattendamm blir bara ”paradis” för myggor, råttor och osäkerhet för små barn. **(3)**
4. Vårt gröna område försvinner. **(4)**
5. Enligt Er vet man inte vem är dom som ska bygga hus, det kan vara olagliga företag eller privata som tvättar sina pengar är dom försvinner vem ska ta hand om huset? **(5)**
6. Det blir stor risk för att folk kommer att flytta pga bygge, våra bostäder kommer att tappa värde. Fosiedal är en trygg och säker stadsdel. **(5)**

Hoppas du läser detta och tänker noga. Vi behöver ej ha oroligheter. Ingen förtätning på vårt område.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Bostadskvarteret vid Tulpangatan som föreslogs i samrådet har tagits bort. Befintliga boendes tillgång till sina parkeringar kommer därför inte att påverkas i större utsträckning. Infarten till parkeringen vid bussgatan (fastighet Kantskäraren 1) avses få ett nytt läge. I övrigt sker inga ändringar. Vid flytten av infarten måste tre parkeringsplatser flyttas till andra platser inom samma parkeringsanläggning. I övrigt sker inga förändringar avseende bostadsrättsföreningens parkeringsplatser.*

Den nuvarande bussgatan kommer öppnas upp för biltrafik, gående och cyklister. Pildammsvägen kommer att förses med gång- och cykelvägar. En del av Ärtholmsvägen, från gång- och cykeltunneln under Ärtholmsvägen till rondellen vid drivmedelsstationen planeras att förses med cykelväg. Tillgängligheten för gående och cyklister kommer att förbättras i området. Befintliga boende kommer däremot få längre till närmaste busshållplats. För befintliga boende är detta en negativ konsekvens av utbyggnaden av Holma.

2. *Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att uppförandet av fler bostäder, verksamheter och en upprustning av gatorna i Holma kan bidra till att skapa trygghet och bidra till en levande*

stadsdel. Stadsbyggnadskontoret delar inte bostadsrättshavarens synpunkt att kvarteren som uppförs kommer bli knarkkvarter.

- 3. Fördröjningsytan kommer bara tillfälligt fyllas med vatten vid regn. Övrig tid kommer fördröjningsytan vara torr.*
- 4. Vid genomförandet av detaljplanen kommer grönytan som ligger mellan Holmarångsvägen och Pildammsvägen och runt drivmedelsstationen att tas bort. Grönytan har bedömts ha låga rekreativa värden, men ett visst naturvärde. Att grönytorna försvinner är en negativ konsekvens av detaljplanens genomförande.*
- 5. I en detaljplan prövar kommunen vilken bebyggelse som är lämplig inom ett område. Frågor som rör olaglig byggverksamhet eller pengatvätt är inte en fråga som hanteras inom ramen för en detaljplan.*
- 6. Byggarbete ska utföras enligt de allmänna hänsynsreglerna i miljöbalken. En påverkan på omgivningen är dock oundviklig och något man som boende i närområdet får förvänta sig, under den tid bygget pågår. Forskning visar att nybyggnation tenderar att resultera i en ökad attraktivitet och ett ökat värde för närliggande bostäder.*

Kapitel 3 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet

Med anledning av synpunkter som kommit in under samrådet samt vidare bearbetning inom stadsbyggnadskontoret har följande ändringar gjorts i planhandlingarna:

Plankarta

Planområdets avgränsning har ändrats sedan samråd. Det nordvästra kvarteret ut med Ärt-holmsvägen och Tulpangatan har tagits bort. Parkområdet mellan mobilitetshuset och det nordvästra kvarteret har också tagits bort.

Hörnavskärningarna i samtliga kvarter har försetts med en remsa med 1 meter prickmark (Marken får inte förses med byggnad).

Användningen *E₁ – Transformatorstation* har lagts till i användningsområdet för *Parkering* och *Centrumverksamhet* (mobilitetshuset)

Egenskapsbestämmelsen *Sockel (överkant bottenvånings bjälklag) ska lägst utföras 0,6 m och högst 1,2 m över marknivå i anslutande allmän plats vid användning bostäder* har fått den nya lydelsen: *Överkant bottenvånings bjälklag ska lägst utföras 0,6 meter och i huvudsak högst 1,2 meter över mark-nivå i anslutande allmän plats vid användning bostäder.*

Bestämmelsen *Entréer ska placeras mot allmän gata. Entréer till flerbostadshus ska finnas mot både gata och gård* har fått den nya lydelsen: *Entréer ska placeras mot allmän gata. Trapphus till flerbostadshus ska i bottenplan utformas genomgående så att de kan nås från gata och bostadsgård.*

Bestämmelsen *Lofigång får inte uppföras mot huvudgata och lokalgata* har ändrats till *Lofigångar får inte finnas.*

Bestämmelsen *Byggnad får kraga ut över hörnavskärningar på allmän plats med minsta fri höjd om 4.7 meter* har ändrats till *Byggnad får kraga ut över hörnavskärning på prickmark, lokalgata och huvudgata med minsta fri höjd om 4,7 meter*

Bestämmelsen *Centrumverksamhet endast i bottenvåningen* har ändrats till *Lokaler för centrumverksamhet får endast finnas i byggnadens bottenvåning*

Bestämmelsen *Antennbärare får uppföras utöver angiven nockhöjd. Antennbärare får ha en totalhöjd på 25 meter* har införts för all kvartersmark inom planområdet.

Bestämmelsen *Startbesked får inte ges för bostäder, centrumverksamhet eller vård förrän drivmedelstationen har rivits* har införts för all kvartersmark inom planområdet.

Bestämmelsen *Startbesked får inte ges för bostäder, centrumverksamhet eller vård förrän markföreningar har avhjulpts* har införts för all kvartersmark inom planområdet.

Bestämmelser om *Markens höjd över angivet nollplan* har införts på fyra platser inom markanvändningarna *Gata₁- Huvudgata* och *Gata₂- lokalgata*.

Planbeskrivning

Under rubriken *2.1 Stadsbyggnadsidé* har information tagits bort angående det tidigare planerade nordvästra kvarteret utmed Ärtholmsvägen och Tulpangatan.

Under rubriken *2.3 Egenskapsbestämmelser för kvartersmark*, *2.4 användning av mark och vatten, allmän plats med kommunalt huvudmannaskap* och *2.5 egenskapsbestämmelser för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap* har texten uppdaterats och lagts till i relation till de ändringar som skett i plankartan enligt ovan rubrik.

Under rubriken 2.7 *Övriga delar av planförslaget* och underrubrikerna *Cykelparkering* och *bilparkering* har parkeringsbehovet justerats med anledning av att kvarteret vid Ärtholmsvägen och Tulpangatan tagits bort.

Under rubriken 2.7 *Övriga delar av planförslaget* och underrubrikerna *Dagvatten* och *Skyfall* har texten omarbetats i sin helhet.

Under rubriken 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa* och underrubriken *Skuggbildning* har texten omarbetats i sin helhet och nya illustrationer har lagts till som visar planerade byggnaders påverkan på skuggbildningen i närområdet.

Under rubriken 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa* och underrubriken *Risk och säkerhet* har texten omarbetats i sin helhet.

Under rubriken 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa* och underrubriken *Naturmiljö* har texten omarbetats i sin helhet.

Under rubriken 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa* och underrubriken *Skyfall* har texten omarbetats i sin helhet.

Under rubriken 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa* och underrubriken *Markmiljö* har texten omarbetats i sin helhet och kompletterats med resultaten från framtagna markmiljöundersökningar.

Under rubriken 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa* och underrubriken *omgivningsbuller* har texten kompletterats med resultatet från framtagna trafikbullerutredning.

Under rubriken 3.2 *Konsekvenser för miljö och hälsa* och underrubriken *Trafikkonsekvenser* har texten kompletterats med ett utökat resonemang om flytt av busslinje.

Under rubriken 3.4 *konsekvenser för fastigheter* har texten uppdaterats med anledning av att planområdet har minskat sedan samrådsskedet. Texten har också uppdaterats om utkragande byggnadsdelar över allmän plats och att detta kan kräva upprättande av servitut. Texten har också kompletterats med information om att det kan bli aktuellt att tvångsinlösa en del av fastigheten Kantskäraren 1.

Under rubriken 3.5 *Sambällskonsekvenser* och underrubrikerna *Barnperspektiv*, *Tillgänglighet* och *Kommersiell service* har texten omarbetats i sin helhet.

Under rubriken 4.2 *Tekniska genomförandefrågor* och underrubriken *Ledningar, mobilanläggningar och brunnar* har texten kompletterats med information om att det finns en mobilmonopol inom fastigheten Motorklipparen 1 och att denna ska flyttas till en av de planerade byggnaderna. Texten har också kompletterats med information om att det finns en mätbrunn tillhörande citytunneln inom planområdet.

Under rubriken 5 *Planeringsförutsättningar* har information om att planområdet har minskat sedan samrådsskedet.

Under rubriken 5.2 *Planområdet* och underrubrikerna *Plandata*, *Topografi*, *Landskap* och *Grönstruktur* har texten uppdaterats med anledning av att planområdet har minskat sedan samrådsskedet.

Under rubriken 5.3 *Tidigare ställningstagande* och underrubriken *Riksintressen enligt 3 eller 4 kap miljöbalken* har texten kompletterats med information om att Trafikverket kommer att delta i utbyggnaden av Holma för att bevaka frågor som rör riksintresset för kommunikationer (Citytunneln).

Daniela Duljan Krizanec
Enhetschef

Dennis Bengtsson
Planhandläggare