



GRANSKNINGSHANDLING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för fastigheten Härbäret 1 m.fl. i Hyllie i Malmö

Innehållsförteckning

Kapitel 1 - Inledning	2
Hur samrådet bedrivits	2
Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	3
Myndigheter	3
Kommunala och regionala organ	8
Övriga remissinstanser	19
Kapitel 3 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet	22

Kapitel 1 - Inledning

Hur samrådet bedrivits

Samrådtiden var 10 juni – 12 aug 2019. Planförslaget skickades för samråd till remissinstanser och sakägare. Planförslaget var tillgängligt för kännedom på www.malmo.se.

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-2017-1546-50:

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen (2010:900).

Riksintressen

Riksintresse Kommunikationer 3kap. 8 § MB

Planområdet berörs av riksintresse för järnväg då Citytunneln löper utmed planområdets södra gräns. Kommunen gör bedömningen att planförslaget inte riskerar att påtagligt skada riksintresset. Länsstyrelsen kan utifrån planhandlingarna inte utläsa vilket resonemang som ligger bakom denna slutsats och kan, då det saknas en konsekvensbeskrivning av planens påverkan på riksintressets funktion, inte helt utesluta att planförslaget kan komma att medföra en påtaglig skada på riksintresset. Länsstyrelsen efterlyser därför i kommande handlingar ett förtydligande av planförslagets påverkan på riksintresset utifrån de byggrätter och den markanvändning planförslaget medger kopplat till det markanspråk som funktionen hos riksintresset innebär. Länsstyrelsen råder kommunen att samråda med Trafikverket avseende vilka markanspråk som behöver säkerställas för riksintressets funktion. **(1)**

Risk för översvämning

Av planhandlingarna framgår att planområdet idag har en viss en fördröjande funktion i några lokala lågpunkter. Då planområdet bitvis ligger 7 meter högre än spårområdet anges att en höjdsättning ska göras i det fortsatta planarbetet för att säkerställa att skyfallsvatten leds mot lågpunkter nordväst om planområdet samt hindra att vattnet leds ner mot spårområdet i söder. Länsstyrelsen förutsätter att översvämningsrisk och skyfallshantering utreds inför granskningskedet och att nödvändiga åtgärder säkerställs i plankartan. **(2)**

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Enligt planbeskrivningen ska verksamhetsområdet för spillvatten och dagvatten utökas i takt med att Hyllie byggs ut. Spillvatten från planområdet kommer att ledas till det kommunala VA-nätet och renas i reningsanläggning innan det leds vidare till recipienten. Länsstyrelsen efterlyser i sammanhanget en beskrivning av kapaciteten i dagvattensystemet och ett förtydligande om det finns ett behov av fördröjande ytor inom planområdet. **(3)**

Hälsa och säkerhet

Risker - olyckor

Planområdet gränsar i söder till spårområdet för Citytunneln och i planförslaget sydligaste kvarter möjliggörs byggrätter på 5-18 m avstånd från spårmit. Planförslaget innebär också att vissa räddningsvägar (angreppsvägar) till Citytunneln påverkas och i vissa fall behöver justeras. I planhandlingarna hänvisas till den tidigare riskanalys som tagits fram i samband med framtagandet av gällande detaljplan för planområdet (Fire Safety Design AB, 2008-12-18). Riskanalysen har i sin tur baserats på tidigare framtagna riskanalyser inom området. Enligt planhandlingarna har risker från naturfenomen, transport av farligt gods, sabotage, flygtrafik, kemikaliehantering vid Malmö Arena, nedfallande föremål och närheten till Citytunneln beaktats. I riskanalysen konstateras att de risker som belastar bebyggelsen inom planområdet och de risker som bebyggelsen i sig belastar omvärlden med kan bedömas

som acceptabla under förutsättning att de riskreducerande åtgärder som presenteras i rapporten vidtas. Det framgår inte av planhandlingarna vilka riskreducerande åtgärder som avses och om dessa är relevanta för den nu föreslagna bebyggelsen.

Länsstyrelsen saknar ett resonemang i planhandlingarna angående riskanalysens aktualitet beträffande bland annat tillkommande trafikmängd och tillämpbarhet utifrån det aktuella planförslagets utformning, där byggrätter föreslås vara både högre och/ eller närmre spårområdet än i tidigare detaljplaner. Länsstyrelsen menar att planhandlingarna behöver kompletteras med en riskbedömning för samtliga byggrätter där människor vistas så att även de byggrätter på kortare avstånd än 8 meter som inte analyserats i tidigare detaljplaner inkluderas i bedömningen. Länsstyrelsen efterfrågar också ett förtydligande om det finns behov av riskreducerande åtgärder i det aktuella planförslaget och hur dessa åtgärder avses säkerställas i detaljplanen. **(4)**

Risker – elektromagnetiska fält

Detaljplanen medger byggrätter innehållandes bland annat centrumändamål på ett avstånd av fem meter till de kontaktledningar som går över spårområdet. Länsstyrelsen menar att planhandlingarna behöver förtydligas med upplysningar om vilka nivåer av elektromagnetisk strålning dessa kontaktledningar kan ge upphov till för intilliggande bebyggelse och vid behov begränsa byggrätten på plankartan. **(5)**

Planförslaget möjliggör även uppförande av transformatorstationer inom de olika kvarteren. Länsstyrelsen efterlyser även här uppgifter kring anläggningarnas elektromagnetiska fält. Detta särskilt med tanke på att planförslaget ger byggrätt för bostäder inom samma område som medger transformatorstation. Länsstyrelsen menar att behov av att eventuellt säkerställa ett byggnadsfritt avstånd till elanläggning avseende elektromagnetiska fält ska ske med begränsning av byggrätten 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.

Länsstyrelsens bedömning

Mot bakgrund av de brister som länsstyrelsen har påtalat i yttrandet kan länsstyrelsen i det här skedet inte utesluta en prövning enligt 11 kap. PBL om planen antas utan kompletteringar och förtydligande redovisning som visar på markens lämplighet i förhållande till föreslagen förändring.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Inför granskning av detaljplanen har en utredning tagits fram som visar detaljplaneförslagets konsekvenser för riksintresset ("Hantering av gränssnitt mot järnväg i detaljplan för Kvarteret Härbärget 1 m fl, Hyllie i Malmö", Moresco Projektledning AB 2020-02-12). Utredningen visar att det är möjligt att genomföra såväl byggnation som framtida drift- och underhållsåtgärder av erforderliga stödkonstruktioner i gränsen mot järnvägsfastigheten utan skada på riksintresset järnväg och utan menlig påverkan på befintliga konstruktioner. Planområdets närhet till järnvägsområdet kommer dock behöva beaktas och fortsatta samråd med Trafikverket kommer att behöva ske under samtliga kommande skeden av planering och genomförande. Planbeskrivningen har kompletterats med en sammanfattning av utredningen.*

2. En kompletterande VA- och skyfallsutredning har tagits fram inför granskning av detaljplanen (Härbärgat 1 m.fl. VA-utredning, Starkstad, 2020-05-20). I samband med denna utredning har en lämplig höjdsättning av marken inom området prövats och säkerställts genom planbestämmelse på plankartan. Höjdsättningen säkerar att skyfallsvatten huvudsakligen leds mot nordväst och inte mot spårområdet.
3. Den VA- och skyfallsutredning (Härbärgat 1 m.fl. VA-utredning, Starkstad, 2020-05-20) som har tagits fram har klargjort förutsättningarna för avledning och fördröjning av dagvatten från planområdet. Planbeskrivningen har kompletterats avseende hantering av dagvatten.
4. En ny riskutredning som utgår från samrådsförslaget har tagits fram inför detaljplanens granskningsskede (Riskutredning för ny detaljplan för Härbärgat 1 m fl i Malmö, SWECO, 2020-03-03). Planbeskrivningen har uppdaterats med denna utrednings slutsatser. Planförslaget har, utifrån rekommendationer i riskutredningen, kompletterats med planbestämmelser som säkerställer att bebyggelsen närmast spårområdet utförs med brandsäkra fasadmateriell och utan luftintag mot spårområdet samt att öppningsbara fönster inte får finnas inom 10 meter från närmaste spårmitt.
5. En ny riskutredning har tagits fram inför detaljplanens granskningsskede. I riskutredningen ingår ett resonemang kring elektromagnetisk strålning från såväl kontaktledningar inom spårområdet som framtida nätstationer inom planområdet. I utredningen konstateras att risker med elektromagnetiska fält från järnvägen bedöms vara acceptabla för den planerade markanvändningen inom planområdet. Det saknas idag tydliga riktlinjer för hur risker med elektromagnetiska fält från nätstationer ska hanteras. I utredningen rekommenderas, baserat på en riktlinje från Svenska Kraftnät, att magnetfält inte ska överstiga 0,4 mikrotelsla i utrymmen där barn vistas under längre tid, exempelvis i skolor och bostäder. I detaljplanen är det inte lämpligt att föra in specifika riktvärden då dessa kan ändras över tid. Planbeskrivningen har dock kompletterats med sammanfattning av utredningen och dess rekommendationer avseende placering av nätstationer. Eldistributören har ansvar för att säkerställa att deras anläggningar inte medför fara för människor och frågan bevakas därmed i genomförandeskedet.
6. Se svar i punkt 5

Kommunala lantmäterimyndigheten Malmö stad, diarienummer SBN-2017-1546-41:

Plankarta: Grundkartan behöver uppdateras. Lantmäterimyndigheten ifrågasätter behovet av GATA₃ som delar upp kvartersmarken i små kvarter, i vart fall den östligaste. **(1)**

Planbeskrivning: lägg till under konsekvenser för fastigheter. Parkeringen och gångbro för kontor kan komma att utgöra 3D-fastighet. Under fastighetsrättsliga genomförandefrågor lägg till att 3D-fastighetsbildning krävs även för gångbro för kontorsändamål över allmän platsmark. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Grundkartan har uppdaterats inför detaljplanens granskningsskede. Uppdelningen i kvartersmark respektive allmän platsmark följer det tävlingsförslag som beslutats lägga till grund för detaljplanen. Syftet med gränderna är att möjliggöra god tillgänglighet för framförallt gång- och cykeltrafikanter mellan Hyllie stationsväg och det föreslagna torgstråket samt stationsläget. Även framkomlighet för viss fordonstrafik behöver säkras mellan kvarteren. Därför är samtliga gränder reglerade som allmän platsmark.
2. Planbeskrivningen har kompletterats med text om 3D-fastighetsbildning enligt önskemål.

Trafikverket, diarienummer SBN-2017-1546-45:

Trafikverket kan inte utifrån det underlag som finns framme ta ställning till om planförslaget är fullt genomförbart avseende framförallt byggnation på järnvägsfastigheten. Trafikverket kan därför inte utesluta att planen kan innebära påtaglig skada på riksintresse järnväg.

Faktorer som spelar in är:

- Elsäkerhetskrav enligt ELSÄK-FS 2008:1 (ett större avstånd än 5 meter krävs om byggnadshöjden överstiger en viss höjd)
- Påverkan på drift och underhåll av järnvägen
- Påverkan på ledningar, brunnar etc. inom järnvägsfastigheten
- Tillgängligheten till spårområdet för Trafikverkets personal (idag har Trafikverket servitut för service och räddningsväg inom planområdet)
- Säkerhetsaspekter tredje man (t.ex. behövs stängsel mot järnvägen)
- Behov av att på sikt utveckla järnvägen med fler spår för t.ex. uppställning (här får Trafikverket återkomma)
- Påverkan på järnvägstrafiken under byggtid (behöver redovisas i tidigt skede)

Även de brunnar och ledningar etc. som hör till Citytunneln som finns inom planområdet måste säkras. Behöver ledningar flyttas ska de bekostas av exploateringen. **(1)**

Åtgärder för att hantera vibrationer ska inte göras i spårområdet. **(2)**

Kap 4.3 missar att Trafikverket är ägare till mark inom planområdet. **(3)**

Kap 4.4 behöver kompletteras med att Trafikverket är fastighetsägare (Järnvägen 1:1). **(4)**

Avtal behöver tecknas som reglerar genomförandet och kostnadsansvar. Trafikverket tar inga kostnader. Detta bör också framgå av genomförandebeskrivningen. **(5)**

Bedömning av eventuell påverkan av höga byggnader på Trafikverkets kommunikationssystem (Mobisir) har inte kunnat göras inom ramen för samrådtiden. Trafikverket får återkomma om detta. **(6)**

Detaljplanen medger byggnation som är högre än 20 meter. Etableringen ligger inom den MSA-påverkande zonen för Malmö Airport. Flygplatserna är sakägare och ska därför beredas möjlighet att yttra sig. Även LFV (Luftfartsverket) är sakägare och ska ges möjlighet att yttra sig över detaljplanen. LFV:s CNS-utrustning (Communication, Navigation, Surveillance) är säkerhetsklassad och eventuell påverkan på utrustningens funktion kan endast bedömas av LFV. LFV hörs genom tjänsten "CNS-analys" på LFV:s hemsida:

<http://www.lfv.se/tjanster/luftrumstjanster/cns-analys>

Då detaljplanen även medger byggnation överstigande 45 meter inom tätbebyggt område kan byggnationen påverka Försvarmaktens intressen gällande militär luftfart. Remisser skickas till exp-hkv@mil.se.

Trafikverket förutsätter att kommunen hör berörda flygplatser samt LFV och Försvarmakten. I de fall det framkommer behov av flyghinderanalys ska en sådan genomföras och skickas till berörda flygplatser. **(7)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Inför granskning av detaljplanen har en utredning tagits fram som visar detaljplaneförslagets konsekvenser för riksintresset utifrån de aspekter som Trafikverket har listat ovan. Utredningen har utförts i samråd med Trafikverket. Utredningen visar att det är möjligt att genomföra såväl byggnation som framtida drift- och underhållsåtgärder av erforderliga stödkonstruktioner i gränsen mot järnvägsfastigheten utan skada på riksintresset järnväg och utan menlig påverkan på befintliga konstruktioner. Planområdets närhet till järnvägsområdet kommer dock behöva beaktas och fortsätta samråd med Trafikverket kommer att behöva ske under samtliga kommande skeden av detaljering och genomförande av detaljplanen. Planbeskrivningen har kompletterats med en sammanfattning av utredningen. Vad gäller behov av att på sikt utveckla järnvägen med fler spår för t ex uppställning har Trafikverket underhand meddelat att något sådant behov inte föreligger inom planområdet.*
2. *Planbeskrivningen har justerats så att det inte anges att åtgärder för att hantera vibrationer kan ske inom spårområdet.*
3. *Texten i planbeskrivningen har kompletterats enligt önskemål.*
4. *Texten i planbeskrivningen har kompletterats enligt önskemål.*
5. *Texten i planbeskrivningen har kompletterats med att avtal behöver upprättas mellan kommunen och Trafikverket.*
6. *Inför detaljplanens granskningskede har Trafikverket återkommit med besked om att planförslaget inte bedöms ha någon påverkan på Trafikverkets kommunikationsystem Mobisir.*
7. *Detaljplanen har skickats på remiss till både Luftfartsverket och Försvarsmakten, i enlighet med stadsbyggnadskontorets rutiner vid planläggning av bebyggelse som överstiger en viss höjd.*

Luftfartsverket, diarienummer SBN-2017-1546-42:

LFV har i egenskap av sakägare för CNS-utrustning inget att erinra mot etableringen. Observera texten under VIKTIGT nedan. En flyghinderanalys kan behövas. Behovet av en sådan skall efterhöras hos LFV flyghinderanalys, tfn 011-19 20 00 vx

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

Med CNS-utrustning menas utrustning för kommunikation, navigation och övervakning (Communication, Navigation, Surveillance). Analysen grundar sig på Svensk Standard 447 10 12 utgåva 1:1991 ”Skyddsavstånd för luftfartsradiosystem mot aktiva och passiva störningar för elektrisk kraftöverföring och tågdrift”, Standardiseringskommissionen i Sverige, samt på ICAO DOC 015.

VIKTIGT: I vårt remissvar har LFV inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser skall därför alltid tillfrågas som sakägare om byggnadsverk över 20 meter ingår i planer, eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. Med berörd flygplats avses att etableringen hamnar inom flygplatsens MSA-yta ca 60 km ut från flygplatsen. MSA är den hinderyta som är störst och står för ”Minimum Sector Altitude”. **(1)**

LFV erbjuder produkten Flyghinderanalys, där vi utför kontroll av flygvägar, luftrum och all tänkbar radioutrustning för luftfarten. För mer information, se www.lfv.se/flyghinderanalys. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Detaljplanen har även skickats på remiss till Malmö Airport, i enlighet med stadsbyggnadskontorets rutiner vid planläggning av bebyggelse som överstiger en viss höjd.*
2. *I samband med framtagandet av detaljplanens granskningshandling har särskild kommunikation med Luftfartsverket förts avseende eventuellt behov av flyghinderanalys. Luftfartsverket har då meddelat att någon flyghinderanalys inte behöver tas fram.*

Försvarsmakten, diarienummer SBN-2017-1546-47:

Försvarsmakten har inget att erinra avseende förslag till detaljplan för fastigheten Härbärgat 1 m.fl. Hyllie, Malmö, Skåne län.

Kommunala och regionala organ

Tekniska nämnden, diarienummer SBN-2017-1546-64:

Sammanfattning

Tekniska nämnden är positiv till planförslagets bebyggelsestruktur. Den innehåller en bra blandning av funktioner och miljöer med unika byggnader i varierad skala, form och uttryck som kommer att bidra till ett variationsrikt stadsliv i Hyllie. Det är också positivt att ett grönt offentligt stråk skapas igenom området samt att uppemot 500 cykelparkeringsplatser möjliggörs nära stationen.

Det finns dock en del oklarheter som behöver ses över i samråd med fastighets- och gatukontoret innan planen ställs ut för granskning. Det gäller främst anslutningar mot Hyllie stationsväg samt bredd och utformning av gator och cykelparkering. Nämnden har även synpunkter gällande överbyggnaden av parkeringsgaraget och föreslagen ny stödmur längs spåren (ingrepp i befintlig stödmur, genomförbarheten i en ny stödmur samt risker kopplat till både byggnation och förvaltning).

Yttrande

Generellt

Tekniska nämnden är positiv till utbyggnadsförslaget som innebär att den sista obebyggda tomten runt Hyllie stationstorg bebyggs. Bebyggelsestrukturen i förslaget innehåller en bra blandning av funktioner och miljöer med unika byggnader i varierad skala, form och uttryck som kommer att bidra till ett variationsrikt stadsliv i Hyllie. Det är också positivt att ett grönt offentligt stråk skapas igenom området samt att uppemot 500 cykelparkeringsplatser möjliggörs nära stationen.

Trafik

I förslaget ansluts tre allmänna gator (gränder) samt en in- och utfart till ett underjordiskt garage på en drygt 100 meter lång sträcka längs Hyllie stationsväg. Då det ska bli både gång- och cykelbana på Hyllie stationsvägs södra sida innebär det att fotgängare och cyklister behöver korsa flera dubbelriktade flöden intill varandra. Det bör därför övervägas om alla kopplingar ut mot Hyllie stationsväg är nödvändiga. Behovet av utfartsförbud och hörnavskärningar bör också ses över. (1)

Gränderna i öster föreslås få en 4,5 meter bred körbana. Inom detta mått kan två personbilar mötas, dock ej lastbil och personbil. Då gatans primära syfte är att hantera lastbilstrafik bör gatans sektion ses över, så att alla tänkta funktioner ryms inom föreslagen gatubredd. Då gränderna endast ska användas för att klara fastigheternas behov bör den ändras till kvartersgata. **(2)**

I planbeskrivningen står det att 400 av 500 allmänna cykelplatser ska kunna användas av platskrävande cyklar som exempelvis lådcyklar. Om merparten av cykelparkeringen skall dimensioneras utifrån den största cykeltypens behov finns en risk att lösningen blir ineffektiv och medför längre gångvägar mellan parkeringen och Hyllie Station. Cykelparkeringen är i huvudsak avsedd att användas som pendelparkering, vilket medför stora cykelflöden i morgon- och eftermiddagsrusningen. Entrévägen till cykelparkeringen samt korsningen mellan denna entréväg och cykelvägen längs Hyllie Boulevard måste utformas för att kunna hantera så stora flöden. **(3)**

Allmän platsmark

Delar av parkeringsgaraget planeras under allmän platsmark (torgytan och gränderna i norr mot Hyllie stationsväg). Det är viktigt att detaljplanens krav på tillräcklig överbyggnad för vegetation säkerställs i förprojekteringen – och att förprojekteringen är klar innan granskningsskedet. Tillåtna laster för takbjälklagets dimensionering måste preciseras och i detta ingår uppställning för räddningstjänstens stegbilar, planteringar och framtida underhållsarbete. **(4)**

Stråket genom området är smalt och ska klara många funktioner. Här ska sopbilar, leveranser och räddningstjänst komma fram. Det ska finnas möjlighet till att ha ledningar i gatorna och området ska dessutom bli rekordgrönt. Det är trångt om utrymme och antalet träd blir sannolikt färre än vad som framgår av illustrationen. Ett gestaltungsprogram ska tas fram som en del av förprojekteringen för att säkerställa att det finns utrymme för alla dessa funktioner. Programmet måste vara klart innan granskningsskedet så att det finns möjligheter att justera i planen om det visar sig att utrymmet inte räcker till. **(5)**

Nätstationer ska placeras på kvartersmark. Skrivningen på sid 34 i planbeskrivningen om vilka avtal som behövs för att sätta nätstationer på allmän platsmark bör därför strykas ur beskrivningen. **(6)**

Konstruktioner och tekniska aspekter

Fastighets- och Gatukontoret äger och förvaltar Station Hyllie alltsedan den var färdigbyggd 2010. Inom stationen äger Trafikverket alla järnvägstekniska installationer och utrustningar, som medger att man kan köra tågtrafik.

Stationen är uppbyggd som en sammansatt enhet med gatubroar för Hyllie Boulevard och Arenagatan samt en överdäckning med torgyta och ankomstbyggnad. Konstruktionen är utformad med tillhörande vingmurar/stödmurar. I detta fall kommer vinge/stödmur i nordväst att påverkas då denna ligger inom detaljplanens område.

En ny stödmur föreslås byggas 5 m från spårmitt parallellt med spåret i planområdet sydöstra del, motsvarande den stödmur som idag finns längs spårområdet norra gräns öster om Malmö Arena och Arenagatan. Att höjdskillnader kan tas upp på samma sätt med en ny stödmur, som beskrivs på s. 13 i planbeskrivningen, stämmer dock inte, då befintlig stödmur byggdes i samband med att stationen byggdes. En ny stödmur medför omfattande rivningsarbeten som kommer att påverka den befintliga konstruktionens verkningssätt.

Hänsyn måste tas till befintlig vinge/stödmur avseende belastning från kommande byggnader, rivningsarbeten m.m. Genomförbarheten i föreslagen ny stödmur måste utredas vidare, då genomförandet är förenligt med ett antal risker såväl under byggskedet som under förvaltningsskedet. Då stationen är belägen i direkt anknytning till spåren är det också av yttersta vikt att Trafikverket yttrar sig om detaljplanen då den inkräktar på järnvägsområdet och Trafikverkets fastighet Järnvägen 1:1.

Fastighets- och gatukontoret kommer tillsammans med Trafikverket ta fram en utredning för att säkerställa att planen är genomförbar i denna del. Utredningen måste vara klar innan planen kan ställas ut för granskning. (7)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Uppdelningen i kvartersmark respektive allmän platsmark följer det tävlingsförslag som beslutats ligga till grund för detaljplanen. Syftet med gränderna är att möjliggöra god tillgänglighet för framförallt gång- och cykeltrafikanter mellan Hyllie stationsväg och det föreslagna torgstråket samt stationsläget. Även framkomlighet för viss fordonstrafik behöver säkras mellan kvarteren. Därför är samtliga gränder reglerade som allmän platsmark. Behov av hörnavskärningar har studerats inför framtagandet av detaljplanens granskningshandling. Resultatet av studien visar att några hörnavskärningar mot Hyllie stationsväg inte är nödvändiga på plankartan. På andra ställen inom planområdet har mindre anpassningar av kvartersmarkens utbredning gjorts med hänsyn till framkomlighet för trafik. Utfartsförbud har inte införts på plankartan då placering och utförande av eventuella utfarter bedöms kunna bevakas i bygglovs-skedet.*
- 2. Avståndet mellan de två kvarteren längst i öster längs Hyllie stationsväg har utökats något efter samrådet, vilket har medfört att gatans bredd har kunnat utökas från 4,5 meter till 5,5 meter. Denna bredd bedöms vara tillräcklig för att klara de funktioner gatan är avsedd för.*
- 3. Texten i planbeskrivningen syftar till att uppmärksamma ett definierat behov av att säkerställa att olika typer av cyklar kan parkeras i närheten av stationen. Den slutliga utformningen av cykelparkeringar och torg- samt gatumark i anslutning till dessa parkeringar är dock en genomförandefråga och löses i samband med kommande detaljprojektering. Tidiga skisser har utförts under planarbetets gång för att säkerställa att måtten för den byggrätt där cykelparkeringarna avses rymmas är tillräckliga.*
- 4. På plankartan finns planbestämmelse om att del av parkeringsgarage som möjliggörs under torgytan ska placeras minst 1,5 meter under markytan för att möjliggöra planteringar på torget. Det finns också planbestämmelse som anger att garaget ska utföras med planteringsbart och körbart bjälklag. En förprojektering för samtliga ytor mellan byggnadskropparna inom planområdet har utförts mellan samråd och granskning. I denna förprojektering har förutsättningar för att kunna plantera och köra på ytorna delvis vägts in. Illustrationskartan som tillhör detaljplanen visar en möjlig utformning utifrån resultatet av förprojekteringen. I planbeskrivningen anges att konstruktionen i underliggande garage måste dimensioneras så att den tål belastning av ovanförliggande jordlager, planteringar och markbeläggningar samt fordonstrafik.*
- 5. Ett gestaltungsprogram och en förprojektering har tagits fram inför detaljplanens gransknings-skede.*
- 6. Behovet av och platser för nätstationer har studerats och möjlighet att uppföra nätstationer har säkerställts inom kvartersmark. Inför granskning har plankartan också kompletterats med ett E-område för nätstation i planområdets sydvästra del. Skrivelsen om avtal för placering av nätstationer inom allmän platsmark har tagits bort.*

7. *En utredning om stödkonstruktion mot järnvägsområdet har tagits fram inför granskning. Utredningen har tagits fram i samråd med bland annat Trafikverket. Planbeskrivningen har kompletterats med slutsatser från utredningen.*

Miljönämnden, diarienummer SBN-2017-1546-56:

Malmö stad har högt ställda hållbarhetsmål i bland annat översiktsplanen, Malmökommissionens rapport och miljöprogrammet för Malmö. Miljönämnden anser att den fysiska planeringen är ett kraftfullt verktyg som rätt använt kan bidra till att nå dessa mål. I detaljplaneringen har staden rådighet och möjlighet att skapa förutsättningar för en socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar utveckling.

Planförslaget har goda möjligheter att bidra till såväl ekonomiskt, socialt och ekologiskt hållbar stadsutveckling.

Miljönämnden vill dock framföra följande synpunkter som bör beaktas i det fortsatta planarbetet.

Avfall

Detaljplanen bör möjliggöra en avfallshantering som bidrar till att målen nås i Avfallsplan 2016-2020 om minskade avfallsmängder, ökad återvinning och renare miljö. Plankarta och/eller planbeskrivning bör kompletteras så att det tydligare framgår hur denna detaljplan bidrar till denna måluppfyllelse. **(1)**

För att möjliggöra en grön bostadsgård och underlätta uppfyllnad av grönytefaktor bör planen begränsa uppförande av komplementbyggnader i kvarter C. **(2)**

Ekosystemtjänster och gröna värden

Regeringens etappmål om betydelsen av den biologiska mångfalden och värdet av ekosystemtjänster innebär att senast 2018 ska betydelsen av biologisk mångfald och värdet av ekosystemtjänster vara allmänt kända och integreras i ekonomiska ställningstaganden, politiska avväganden och andra beslut i samhället där så är relevant och skäligt.

I planbeskrivningen framgår på sida 14 att krav på grönytefaktor i planhandlingarna kommer studeras vidare i det fortsatta planarbetet. Eftersom kvarteren varierar i användning kan olika krav på grönytefaktor bli aktuellt för respektive kvarter. Miljönämnden anser att stadens riktlinjer för grönytefaktor ska tillämpas i fortsatt planering. **(3)**

Miljönämnden anser att plankartan bör kompletteras med planbestämmelse om att marklov krävs för fällning av träd. Detta i syfte att skydda de naturvärden som tillkommer i genomförandet av planen. **(4)**

Trädplantering och underjordiska garage

Stora delar av planområdet underbyggs med garage. Underjordiska garage begränsar växtligheten på ovanliggande bostadsgårdar och torgytor och leder ofta till att mindre träd och solitärbuskar planteras istället för stora träd. För att uppfylla planens syfte om att bidra till det rekordgröna Hyllie är det viktigt att större träd får hög prioritet i de områden som inte underbyggs, exempelvis den västra och den östra torgytan. Det bör även övervägas att införa planbestämmelse om maximal andel hårdgjord yta för dessa torg, med syfte att öka andelen infiltrerande gröna ytor.

På sida 22 i planbeskrivningen föreslås höga träd på området mittersta torgyta för att förbättra mikroklimatet avseende vind. Miljönämnden ser positivt på förslaget men förordar

att kommande projektering utreder hur stora träd som är möjliga att plantera på ytan då trädens rotsystem riskerar att skada takbjälklaget för underliggande parkeringsgarage. **(5)**

I mikroklimatstudien föreslås även ojämna fasader på en del av områdets byggnader för att bromsa vindflödet. Samma effekt bör kunna uppnås med hjälp av vegetationsklädda väggar, vilket även hade underlättat för uppfyllnad av grönytefaktorn, samt uppfyllnad av planens syfte ”det rekordgröna Hyllie”. Vegetationsklädda fasader kan vid behov regleras med egenskapsbestämmelser för kvartermark, under rubriken utförande. **(6)**

Ljudmiljö

För detaljplanen har en bullerutredning utförts av Tyréns 2018-08-24. Miljönämnden vidhåller att de rekommendationer som framgår i bullerutredningens sammanfattning gällande bostädernas planlösningar ska följas för att uppfylla de krav som framgår av förordning (2015:216, med ändring 2017:359) om trafikbuller vid bostadsbyggnader.

Miljönämnden noterar dock att bullerutredningen inte räknat på de trafikbullervärden som genereras inom områdets lokala gatunät. Detta gatunät planeras på gåendes- och cyklisters villkor. Ambitionen är att minimera andelen biltrafik inom området, men en del tyngre transporter kommer förekomma. Planbeskrivningen bör kompletteras med ett resonemang om hur trafiken inom området påverkar ekvivalenta bullernivåer vid bostädernas fasader. Om trafiken anses generera ett negligerbart buller bör det framgå av planbeskrivningen. **(7)**

Luftkvalitet

Det nationella miljö kvalitetsmålet för kvävedioxid ($20 \mu\text{g}/\text{m}_3$) förutsätts klaras vid bostäder och miljönämnden bedömer att det inte finns någon risk för överskridanden.

Markföroreningar

I avsnittet om markföroreningar hänvisas det till ett bemötande som gjordes 2015. Miljönämnden anser att detta bemötande inte längre är aktuellt i sin helhet. Det har tillkommit kunskaper om markföroreningar som visar att det i åkermark kan förekomma föroreningar av främst bekämpningsmedel. Inom detta specifika område kan det sannolikt också finnas utfyllnadsmassor som kommit till området. Fyllnadsmassor kan, beroende på ursprung, innehålla ett brett spektrum av föroreningar. Miljönämnden bedömer att det i detta fall behöver utföras en historisk genomgång med avseende på utfyllnader samt en analys av bekämpningsmedel med avseende på relevanta ämnen kopplat till historiken. Om inga uppgifter finns om vilka ämnen som kan ha tillförts fastigheten samt vilken typ av odling som skett bör istället screeninganalyser göras. Utöver detta kan föroreningar även finnas inom parkeringsytor (speciellt om de inte varit tätgjorda med asfalt eller betong) i form av spill från drivmedel och oljor från läckande bilar och även föroreningar från släckningsarbeten i samband med eventuella bilbränder. Även dessa potentiella risker behöver utredas med markprovtagning.

Miljönämndens bedömning är att det utan provtagning inte går att avgöra omfattningen av eventuella åtgärder som krävs för att göra bedömningen om fastigheten går att göra lämplig för planerat ändamål. Det krävs en översiktlig miljöteknisk markundersökning för att ta reda på om det finns föroreningar eller ej. Om det finns föroreningar krävs kompletterande provtagningar för att utreda om och i vilken omfattning åtgärder krävs. Miljönämnden vill också informera om att utredningar gällande markföroreningssituationen kan vara tidskrävande. **(8)**

Nätstation

Elektromagnetiska fält får inte överstiga 0,4 mikrot Tesla där människor bor eller varaktigt vistas.

Radon

Planen ligger inom ett lågriskområde för radon. Radonskyddade konstruktioner krävs ej.

Vatten

Vid tidpunkten för remissyttrandet i detta samrådsskede är inte dagvatten och skyfallsfrågan färdigutredd för planområdet. Miljönämnden kan därför inte komma med slutliga synpunkter kring hur dagvatten och skyfall kommer att hanteras för detaljplanen.

Miljönämnden anser att planen beskriver många positiva inslag där utformning av mark och byggnader gynnar fördröjning av dagvatten och skyfallsvatten – och som dessutom minskar mängden vatten som avleds från området i form av dagvatten till VA Syds ledningsnät samt vatten från skyfall.

2.4 Grönska, mark, vegetation på kvartersmark

Höjdsättning av mark

En höjdsättning av planområdet kommer enligt planbeskrivningen att tas fram i det fortsatta planarbetet. Miljönämnden anser att höjdsättning är nödvändig och ligger till grund för all hantering och möjlighet att styra och reglera dagvattenflöde och skyfallsvatten. Höjdsättning är ett viktigt redskap för att säkerställa att dagvattenfrågan kan sägas vara löst för detaljplanen samt att skyfallsvatten kommer avledas som planerat.

Dagvatten- och skyfallsutredning ska redogöra för detta. **(9)**

Grönytefaktor

Krav på grönytefaktor kommer enligt planbeskrivning att studeras vidare i det fortsatta planarbetet. Miljönämnden är positiv till att grönytefaktor tas med i planarbetet, men vill påpeka att grönytefaktor inte ensam kan anses lösa dagvattenfrågan utan behöver kompletteras med planbestämmelser så som exempelvis höjdsättning. **(10)**

2.6 Teknisk försörjning

Skyfallshantering

Höjdsättningen ska enligt planbeskrivningen säkerställa att skyfallsvatten leds mot lågpunkter nordväst om planområdet samt att det inte kommer att föreligga någon risk att vattnet leds ner mot spårområdet i söder.

Miljönämnden anser att det kan vara lämpligt att integrera dagvattenflöden och skyfallsflöden och hitta lämpliga fördröjningslösningar, samt lösningar för att uppehålla mängden dagvatten och minska mängden dagvatten och skyfallsvatten som avleds inom och från planområdet. Eftersom skyfallshantering delvis avses göras utanför planområdet behöver denna beskrivas vad gäller exempelvis fastighetsägare, skötselansvar, framtida planer mm. **(11)**

3.1 Bedömning av miljöpåverkan

Vattenkvalitet

Planbeskrivningen anger att Södra Öresunds kustvatten är recipient för dagvatten och att planen kan medföra en mindre ökning av föroreningar till recipient. Det anges också att VAhuvudmannens dagvattennät (kommunala ledningsnätet) kan rena vattnet innan det når recipient. Om VA Syd kan verifiera att ytterligare rening av dagvatten sker på väg till recipient så är det positivt om detta anges i dagvattenutredningen. **(12)**

Övrigt

Följande strategiska dokument saknas i planbeskrivningen som underlag till detaljplanen och bör beaktas i den fortsatta planeringen.

- Dagvattenstrategi för Malmö (2008)
- Miljöbyggstrategi (malmo.se) **(13)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Detaljplanen reglerar inte hur avfallsbaktering, återvinning med mera ska ske. Den ska skapa förutsättningar för att utrymmen för avfallsbaktering kan anordnas inom kvarterersmark och att dessa utrymmen går att nå med avfallsbil. Planen möjliggör en mängd olika användningar inom kvarterersmark och i samband med framtagandet av planförslaget har angöringsmöjligheter för avfallsfordon säkerställts för samtliga kvarter. Något ytterligare förtydligande av detta har inte gjorts.*
2. *Plankartan har kompletterats med möjlighet att uppföra komplementbyggnader i begränsad omfattning inom både kvarter C och D. Krav på grönytefaktor har lagts in på plankartan.*
3. *Planbestämmelse om grönytefaktor har införts på plankartan.*
4. *Eftersom det inte finns några träd inom planområdet är det inte aktuellt med skydd för träd.*
5. *Mellan samråd och granskning har en förprojektering och ett gestaltungsprogram tagits fram. I detta arbete har det bland annat utretts var det, med givna förutsättningar, är möjligt att plantera exempelvis stora träd för att uppnå en så grönskande miljö som möjligt. En planbestämmelse reglerar att parkeringsgaraget under stor del av torgytan ska placeras minst 1,5 meter under torgets markhöjd. Detta för att ge goda förutsättningar för plantering av träd ovanpå garaget. Illustrationskartan som tillhör detaljplanen visar en möjlig utformning och placering av planteringar inom planområdet.*
6. *Utformningsbestämmelserna på plankartan möjliggör alla typer av fasadmaterial då inget särskilt material har specificerats. Därmed kan även vegetation användas som fasadmaterial om man så önskar.*
7. *Inför granskning har bullerutredningen kompletterats med en bedömning av bullerstörningar i planområdets interna vägnät, enligt yttrandet. Bedömningen är att bullerstörningarna från de fordon som kommer att trafikera det inre gatunätet är så ringa att detaljplanens utformning inte kommer att påverkas på grund av detta. Planbeskrivningen har kompletterats med denna slutsats. I bygglovsskedet bevakas att de riktvärden för trafikbuller som anges på plankartan som planbestämmelse uppnås.*
8. *Inför framtagandet av detaljplanens granskningshandlingar har en markmiljöundersökning genomförts. Undersökningen visar att inga föroreningar som överstiger riktvärden från Naturvårdsverket för känslig markanvändning har påträffats och det finns därför inte något behov av vidare åtgärder inom planområdet. Planbeskrivningen har kompletterats med information om markmiljöundersökningen.*
9. *En VA- och skyfallsutredning inklusive höjdsättning samt en förprojektering har genomförts i samband med framtagandet av detaljplanens granskningshandling. Planhandlingarna har kompletterats med föreslagna markhöjder samt beskrivning av utredningarnas slutsatser.*
10. *Se svar till punkt 9 ovan.*
11. *Se svar till punkt 9 ovan. Planbeskrivningen har kompletterats med hur skyfallsvatten anses hanteras.*
12. *Det framgår av planbeskrivningen att det finns möjlighet till rening innan vattnet når recipienten.*
13. *Planbeskrivningen har kompletterats med Dagvattenstrategi för Malmö. Eftersom Miljöbyggstrategin inte är ett dokument utan en plattform för dialog mellan staden och byggaktörerna läggs den inte in i listan över kommunövergripande dokument.*

Fritidsnämnden, diarienummer SBN-2017-1546-59:

Fritidsnämnden har i huvudsak inga synpunkter på samrådshandlingarna, men vill uppmärksamma på att det med ett ökat antal personer som rör sig i närområdet kan komma att finnas ett behov av, och efterfrågan på, lokaler för verksamheter som möjliggör fysisk aktivitet eller en aktiv fritid överlag. Sporthallarna vid Borgarskolan som är staplade på varandra anser fritidsnämnden ett bra exempel på hur man kan bygga platseffektivt. Torgstråket bör också kunna utformas så att fysisk aktivitet uppmuntras. Barns rätt till goda uppväxtmiljöer bör särskilt beaktas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

I samband med framtagandet av detaljplanens granskningshandling har en förprojektering och ett gestaltungsprogram tagits fram. I detta arbete har möjlighet till fysisk aktivitet för alla åldrar vägts in. Användningen TORG på plankartan ger förutsättningar att anordna platser som uppmuntrar till fysisk aktivitet.

Servicenämnden, diarienummer SBN-2017-1546-60:

Servicenämnden ställer sig positiv till detaljplanens syfte och har inget att erinra mot förslaget.

Kulturnämnden, diarienummer SBN-2017-1546-57:

Syftet med planförslaget är att pröva möjligheten att uppföra blandad stadsbebyggelse med offentliga vistelsemiljöer och mötesplatser, och därmed färdigställa den sista pusselbiten i stadsmiljön kring Hyllie stationstorg. Inom planområdets allmänna ytor ska gång- och cykeltrafikanter prioriteras framför fordonstrafik och en tydlig koppling mellan planområdet och Hyllie stationstorg och tågstationen skapas. Planförslaget ska möjliggöra ekologiskt, ekonomiskt och socialt hållbara lösningar och sammantaget bidra till det rekordgröna Hyllie.

Kultur i stadsutveckling och planeringsprocesser

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.

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

Kulturstrategin presenterar ett antal strategier för hur kulturen kan bidra till en hållbar stadsutveckling. Ett särskilt fokus har lagts på barn och unga.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planförslaget ger goda förutsättningar att rymma kultur och kreativa mötesplatser såväl inom kvartersmark som på de allmänna platserna. En förprojektering och ett gestaltungsprogram för ytorna mellan byggnaderna i planområdet har tagits fram inför granskningskedet. Utformning av mötesplatser och inslag av konstnärlig utsmyckning har diskuterats i samband med detta arbete. Slutlig utformning fastställs dock först vid detaljprojektering. Planbeskrivningen har kompletterats med kulturstrategin i listan över kommunövergripande dokument.

VA Syd - avfall, diarienummer SBN-2017-1546-43:

VA Syds avfallsavdelning ser positivt på att man planerar så att det kommer att vara möjligt att angöra samtliga kvarter med fordon för avfallshämtning. Det är viktigt att hämtningsfordonet antingen kan köra runt kvarteren alternativt att vändmöjlighet finns. Om fordonet måste vända ska backning undvikas. Vid återvändsgata bör det finnas en vändplats som är dimensionerad för sopbil. Vändplatsen kan utformas som en vändplan eller som en trevägskorsning.

En av de föreslagna gränderna är 4,5 meter bred och kommer att blockeras för mötande trafik av sopbilen. En 5 meter bred gata ger utrymme för möte mellan ett tyngre fordon och en personbil.

Vid planeringen av avfallshantering är det viktigt att utrymmen utformas för fullständig sortering och att avfallshanteringen känns tillgänglig och attraktiv för brukarna. Vid dimensionering av avfallsutrymmen bör det tas höjd för att hämtning av avfallet inte ska ske mer än två gånger i veckan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

I samband med framtagandet av planhandlingarna har framkomlighet för avfallsfordon studerats. Med undantag för den östra gränden har körytorna inom planområdet varit dimensionerade så att de möjliggör för mötande trafik. Även vändmöjlighet för avfallsfordon har säkerställts. Inför detaljplanens granskningshandling har den östra gränden utökats i bredd så att den gatan nu är 5,5 meter bred istället för 4,5 meter. Placering och utformning av avfallsutrymmen är en fråga som behöver lösas i bygglovs-skedet.

VA Syd – vatten och avlopp, diarienummer SBN-2017-1546-61:

VA SYD ser positivt på att flertalet byggnader ska förses med planteringsbart takbjälklag och vegetationsklätt tak.

Enligt intentionerna för Hyllie som en grön stadsdel, ska dagvattnet från nybyggnadsområdena i Hyllie fördröjas innan det når recipient. Detta behöver beskrivas för aktuell detaljplan och det ska förtydligas i texten hur dagvattnet ska fördröjas. Gröna tak är ett bra sätt. Det skulle t.ex. också kunna anges minsta andel plantering som ska finnas på torgen och på innegårdarna i kvarter C och D. En text om regnbäddar, skelettjord och andra dagvattenanordningar anpassade till hög exploateringsgrad önskas också. Dagvattnet ska fördröjas till 20 l/s/ha vid ett 10-årsregn.

På mellersta torget och i gränderna tillåts underjordiska parkeringsgarage. Även om det, som på torget, måste vara minst 1,5 meter mellan marknivå torg och parkeringsgaragens ovansida, får inte VA-ledningar plats i höjddled med denna utformning. Även en ytlig VA-ledningsgrav brukar vara minst 2,5 meter djup, för att alla tre ledningsslag ska få plats, och

det kan vara mer än så. Antingen behöver parkeringsgaragens utbredning ändras, eller djupet mellan marknivå torg och garagets ovankant.

Då gränderna ut till Hyllie stationsväg är mycket smala måste troligen förgårdsmarken på kvartersmark kunna utnyttjas vid anläggande av VA-ledningar och vid eventuella driftåtgärder på ledningarna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Mellan samråd och granskning har en VA-utredning tagits fram. VA-utredningen innehåller förslag till ledningsdragnings/kanalsystem som överensstämmer med föreslagna underjordiska garage samt placering och dimensionering av regnbäddar och fördröjningsmagasin som syftar till att ta hand om dagvattnet från området. I den förprojektering som tagits fram inför granskning redovisas förslag till placering av regnbäddar och planteringsytor, med mera. Planbeskrivningen har uppdaterats med föreslagen hantering av dagvatten enligt resultat från utredningen och illustrationskartan är justerad i enlighet med VA-utredningen och förprojekteringen. I VA-utredningen redovisas typsektion för en av gränderna mot Hyllie stationsväg. Sektionen visar föreslagna ledningars läge i förhållande till mark och omgivande kvartersgränser.

Räddningstjänsten Syd, diarienummer SBN-2017-1546-48:

Räddningstjänsten Syd har tagit del av insända handlingar och har följande synpunkter:

Riskhänsyn

Inga synpunkter.

Brandvattenförsörjning

Brandvattenförsörjning behöver anordnas i området. Flödet i brandposterna skall dimensioneras enligt VAV-normen P-83. Avståndet mellan brandposterna ska vara maximalt 150 meter och avståndet mellan brandpost och uppställningsplats för släckbil får inte överstiga 75 meter. Uppställningsplatsen ska vara placerad maximalt 50 meter från byggnadernas entréer. Byggherren ska redovisa att brandvattenförsörjningen är säkerställd i samband med bygglovsansökan. Det finns befintliga brandposter i området idag men dessa räcker inte för att täcka hela området sett till de avståndskrav som finns. **(1)**

Insattid

Planområdet ligger inom normal insattid (10 minuter).

Räddningstjänstens tillgänglighet

Intill järnvägen finns en räddningsväg som används vid insatser i Citytunneln. Det är viktigt att åtkomsten till räddningsvägen inte påverkas. **(2)**

Om flerbostadshuset och kontorsbyggnaderna (max 15 personer per brandcell) dimensioneras för utrymning med hjälp av räddningstjänsten krävs tillgänglighet direkt till fasaden. Räddningstjänstens bärbara steg kan användas vid utrymning från flerbostadshus och kontor (max 15 personer per brandcell) om avståndet mellan marken och balkongens överkant eller fönstrets underkant inte överstiger 11 meter (vanligtvis 4 våningar) under förutsättning att det inte finns planteringar, utskjutande konstruktioner och dylikt som försvårar uppställningen av stegen.

Räddningstjänstens höjdfordon kan användas för utrymning under förutsättning att körbar väg/räddningsväg och uppställningsplatser för höjdfordon finns. Vidare ska avståndet mellan marken och fönstrets underkant eller balkongracket inte överstiga 23 meter (vanligtvis 8

våningar). Om räddningstjänsten ska utrymma med höjdfordon krävs en 5 x 12 meter stor uppställningsplats, som ska vara placerad 2-9 meter från husvägg eller balkongkant.

Observera att trädplantering, parkerade bilar och dylikt kan komma att påverka räddningstjänstens möjlighet att genomföra fönsterutrymning. Vid den fortsatta planeringen av området och vid projektering av byggnader skall räddningstjänstens tillgänglighet för utrymning beaktas. Om tillgängligheten inte kan säkerställas krävs att byggnaderna dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens medverkan. Det löses vanligtvis genom anordnande av Tr2-trapphus eller tillgång till två av varandra oberoende utrymningsvägar.

Om byggnaderna dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens medverkan ska avståndet mellan körbar väg (uppställningsplats för släckbil) och entréer inte överstiga 50 meter. **(3)**

I de fall då det planeras för underjordiska garage med bostäder och kontor ovanpå, dit räddningstjänsten kan behöva ha tillträde vid eventuell utrymning, är det viktigt att tänka på markens bärighet så att tyngre fordon kan köra på underlaget. Bärigheten bör motsvara gatunätets bärighet. För vidare information gällande bärighet hänvisas till BBR samt EKS. Tidigare har riktvärdet varit att den hårdgjorda ytan ska klara 100 kN axeltryck. **(4)**

Mer information om förutsättningar för utrymning med hjälp av räddningstjänsten finns i råd och anvisning "Utrymning med hjälp av Räddningstjänsten Syd" på www.rsyd.se.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Frågan bevakas i bygglovskedet.*
2. *Själva anslutningen till angreppsvägen föreslås justeras något. Inför granskningskedet har framkomst med stora fordon studerats så att angreppsvägen fortsatt ska kunna användas utan hinder. I samband med detaljprojektering av allmän plats kommer anslutningen till angreppsvägen studeras ytterligare. Räddningstjänstens åtkomst till spårområdet kommer inte att hindras.*
3. *Planförslaget möjliggör åtkomst för räddningstjänsten till samtliga kvarter eftersom kvarteren gränsar till allmän plats i form av gata och/eller torg. Exploatören ska ytterligare redovisa hur räddningstjänstens åtkomlighet säkerställs för respektive byggnad i samband med bygglovsansökan.*
4. *I planbeskrivningen anges att konstruktionen i underliggande garage måste dimensioneras så att den tål belastning av ovanförliggande jordlager, planteringar och markbeläggningar samt fordonstrafik.*

Tillgänglighetsrådgivaren, Malmö stad, diarienummer SBN-2017-1546-55:

Stadsbyggnadskontorets tillgänglighetsrådgivare har ingenting att erinra mot föreslagen detaljplan med hänsyn till den fysiska tillgängligheten och användbarheten för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga.

Detaljfrågor kring den fysiska tillgängligheten och användbarheten inom kvartersmark utreds i bygglovsskedet.

Region Skåne - regionala utvecklingsnämnden, diarienummer SBN-2017-1546-54:

Region Skåne ser positivt på att Malmö stad planerar blandad stadsbebyggelse i ett stationsnära läge med goda förutsättningar för hållbart resande. Det är även positivt att gång- och cykeltrafikanter ges hög prioritet inom planområdet.

Övriga remissinstanser

Tele 2 Sverige AB, diarienummer SBN-2017-1546-36:

Tele2 har inget att erinra mot rubricerat förslag till detaljplan.

Vi vill dock göra er uppmärksam på att det i gångbanan på västra sidan av Hyllie Boulevard finns en stor mängd ledningar som inte är möjliga att flytta.

Det är viktigt att en framtida exploatör är medveten om att det inte är lämpligt att några arbeten som påverkar placeringen av dessa ledningar utförs.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Ett par av nämnda teleledningarna berörs något av föreslagen byggrätt i planområdets nordöstra hörn. Planbeskrivningen har kompletterats med information om påverkan på befintliga teleledningarna i Hyllie boulevard. Stadsbyggnadskontoret kommer att kontakta Tele2 för att diskutera hur detta kan lösas på bästa sätt.

E.ON Energidistribution AB, diarienummer SBN-2017-1546-53:

Efter att ha tagit del av rubricerad handling får vi meddela att E.ON Energidistribution inte har några synpunkter eller invändningar.

E.ON Energilösningar AB (Värme), diarienummer SBN-2017-1546-40:

E.ON Energilösningar AB (Värme) har tagit del av inkomna handlingar i rubricerat ärende och har inget att erinra mot denna detaljplan. Och ser fram emot att kunna ansluta nya fastigheter till fjärrvärmenätet.

Weum Gas AB, diarienummer SBN-2017-1546-37:

Weum Gas AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Weum Gas har inga ledningar eller anläggningar i aktuellt område och har därmed inget att erinra i rubricerat detaljplan.

Malmö Airport, diarienummer SBN-2017-1546-44:

Malmö Airport har granskat samrådshandlingar för DP 5589 och vill tillägga följande:

Vid alla byggnationer eller uppställningar av byggkranar över 20 meter ska kontakt tas med LFV. LFV beslutar då om flyghinderanalys ska utföras eller inte.

Beslutar LFV att flyghinderanalys inte behövs sker det via mail som ni sedan bifogar i underrättelsen om samråd för detaljplan till oss.

Yttranden från LFV angående CNS utrustning ser vi gärna att ni mailar till Swedavia för information.

Upprättade flyghinderanalyser mailar ni till Swedavia för utlåtande.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadsbyggnadskontoret har varit i kontakt med Luftfartsverket i samband med framtagande av granskningshandlingarna. Luftfartsverket har meddelat att någon flyghinderanalys inte behöver tas fram. Av Luftfartsverkets yttrande framgår i övrigt att planförslaget inte bedöms ha någon påverkan på CNS-utrustning. Swedavia har fått del av denna information via stadsbyggnadskontoret.

Fastighets AB Emporia, diarienummer SBN-2017-1546-46:

Emporia känner en stor oro kring hur den nya detaljplanen kommer att påverka parkeringssituationen inom området och noterar härvidlag att det i detaljplanen inte synes uppställas några krav på att det tillskapas parkeringsplatser inom planområdet motsvarande det nya behov som uppstår. Såvitt Emporia kan utläsa ur planhandlingarna är parkeringsbehovet underskattat, speciellt med åtanke att en del av planområdet vilken idag används som parkering kommer försvinna om planförslaget genomförs. Även parkeringsbehovet för ev. kontor inom planområdet framstår som för lågt räknat.

Emporia kräver av denna anledning att en parkeringsutredning tas fram som noggrant utreder detaljplanens behov av parkering. Emporia förutsätter att sådan utredning utgår ifrån att parkeringsplatser tillskapas inom det egna planområdet. Befintliga parkeringsplatser inom Emporias bestånd kommer inte att kunna nyttjas för att uppfylla de behov som uppstår med anledning av detaljplaneförslaget.

Emporia efterlyser även en dagvattenutredning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

En parkeringsutredning har tagits fram i samband med framtagandet av detaljplanens samrådshandling. Parkeringsbehovet för planområdet är beräknat utifrån gällande parkeringsnorm för Malmö stad. All parkering för planområdets behov ska rymmas inom planområdet. Detaljplanen möjliggör detta i form av underjordisk parkering under delar av planområdet.

En dagvattenutredning har utförts för planförslaget.

Hyllie Point 4 AB, diarienummer SBN-2017-1546-49:

Följande är Hyllie Point 4 ABs synpunkter på samrådshandling enligt rubrik.

Ang byggnadshöjd och volym bör hänsyn tas till befintliga byggnader i Hyllie. Stort värde finns för de som arbetar och bor i området att kunna ta del av för regionen viktiga landmärke så som tex Öresundsbron. Byggnader med hög höjd och stor volym bör därför placeras så att ej sikt från tex Point eller andra byggnader i onödan skymms. **(1)**

I handlingarna finns de olika kvarteren A, B, D och E beskrivna på sida 9 till 12. Kvarter C finns inte upptaget. Varför? I det vinnande förslaget från midroc var det just i detta kvarter som det största och högsta byggnaden var belägen. **(2)**

I sektionsritningarna på sida 26 & 27 framgår byggnadernas storlek och höjder. Dock finns i dessa inritat något vagt inritad vad som ser ut som ett tak på ca 80 m plushöjd vilket skulle kunna stämma överens om den byggnadshöjd på 60 meter som anges som max inom kvarter C på sida 8.

Vi är av åsikten att byggnadshöjden inom området, framför allt kvarter C, framför allt i södra delen, bör hållas något lägre för att inte skymma broutsikt, se bilder nedan. Att placera det näst högsta huset i Hyllie mitt i siktlinjen mot bron från det högsta huset känns

ogenomtänkt då man skulle kunna se bron som något av en symbol för Malmös och Hyllies läge i regionen och samarbete över gränser. **(3)**

Parkeringsituationen i Hyllie bör beaktas vid planarbete. Det bör finnas bra p-möjligheter i Hyllie för att skapa goda förutsättningar för de som behöver bil att bosätta sig eller hyra kontor här. En situation där det är enklare att parkera i centrala Malmö än i Hyllie skulle öka trafiken mot centrum vilket bör anses som icke önskvärt. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Hyllie är ännu inte fullt utbyggt. I översiktsplanen är hela området väster om Hyllie stationstorg utpekade som utbyggnadsområde för blandad stad där den tillkommande bebyggelsen ska utföras med mycket hög bebyggelsetäthet. Här kan således höga och storskaliga byggnader bli aktuella framöver. Ett starkt motiv för att bygga högt och tätt i detta planområde är den omedelbara närheten till Hyllie station och kommunikationsläget. Planförslaget bedöms stämma väl överens med den inriktning som beskrivs i översiktsplanen. Eftersom marken i området kring stationen ska utnyttjas effektivt kommer det att förläggas ny bebyggelse med hög täthet även väster om detta planområde framöver. En fri siktlinje mot bron från kvarteren runt Hyllie stationstorg kommer därmed sannolikt inte att kunna uppnås. Den högsta byggnaden inom planområdet kommer att kunna uppföras till drygt 60 meters höjd. Point Hyllies högsta byggnad kommer, med sina 110 meter, därmed bibehålla sikt mot bron från en stor del av byggnaden.*
- 2. I det avsnitt av planbeskrivningen som yttrandet hänvisar till beskrivs enbart utformningsbestämmelser på plankartan. Eftersom inga sådana bestämmelser hade föreslagits inom kvarter C i samrådsbehandlingen fanns just det kvarteret inte med där. Föreslagna höjder för den nya bebyggelsen inom de olika kvarteren beskrivs istället på sidan 8-9 under rubriken "Byggnadshöjder". Inför detaljplanens granskningsskede har dock utformningsbestämmelser införts i kvarter C varför även det kvarteret nu finns beskrivet under samma rubrik som övriga kvarter.*
- 3. Se svar i punkt 1.*
- 4. Se svar till Fastighets AB Emporia ovan.*

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

- Höjdsättning av allmän platsmark har säkerställts med planbestämmelse på plankartan
- Plankartan har, utifrån rekommendationer i riskutredningen, kompletterats med planbestämmelser som säkerställer att bebyggelsen närmast spårområdet utförs med brandsäkra fasadmaterier och utan luftintag mot spårområdet samt att öppningsbara fönster inte får finnas inom 10 meter från närmaste spårmitt
- Grundkartan har uppdaterats
- Högsta tillåtna husdjup inom kringbyggt kvarter i väster har utökats till 13 meter. Planbestämmelsen har också kompletterats med att husdjup vid bostadsentréer som försörjer fler än två lägenheter får uppgå till maximalt 14,5 meter.
- Viss justering av byggrätter och gräns mellan kvartersmark och allmän platsmark har gjorts
- Nock- och byggnadshöjder har utökats något generellt för att byggrätterna ska möjliggöra att framtida byggnader uppförs med träbjälklag, vilket medför större bjälklagstjocklek än mer traditionellt betongbjälklag
- Gatubredderna i den östra gränden har utökats till 5,5 meter
- Plankartan har kompletterats med ett E-område för nätstation i planområdets sydvästra del. Plankartan har också kompletterats med möjlighet att förlägga nätstation under allmän platsmark, på samma ytor där det är möjligt att anordna underjordiskt parkeringsgarage.
- Plankartan har kompletterats med möjlighet att uppföra komplementbyggnader i begränsad omfattning inom både kvarter C och D
- Planbestämmelse om grönytefaktor har införts på plankartan
- Genomförandetiden har justerats från 5 till 10 år

Planbeskrivning

- Planbeskrivningen har kompletterats med resultat från utredning om föreslagen gräns mot järnvägsområdet och planförslagets påverkan på riksintresse järnväg
- Planbeskrivningen har kompletterats med resultat från ny VA- och skyfallsutredning
- Planbeskrivningen har kompletterats med resultat från ny riskutredning
- Planbeskrivningen har kompletterats med riskutredningens rekommendationer avseende placering av nätstationer, utifrån resonemang kring elektromagnetisk strålning
- Planbeskrivningen har kompletterats med förtydligande om 3D-fastighetsbildning

- Planbeskrivningen har justerats så att det framgår att åtgärder för att hantera vibrationer inte sker inom spårområdet
- Planbeskrivningens kapitel 4 har kompletterats med information om att Trafikverket är markägare inom del av planområdet
- Planbeskrivningen har kompletterats med vilka avtal som behövs för att reglera kostnader vid genomförandet
- Skrivelsen om avtal för placering av nätstationer inom allmän platsmark har tagits bort
- Planbeskrivningen har kompletterats med resultat av genomförd markmiljöundersökning
- Planbeskrivningen har kompletterats med hur skyfallsvatten avses hanteras
- Planbeskrivningen har kompletterats med de strategiska dokumenten ”Dagvattenstrategi för Malmö” och ”Malmö Kulturstrategi”
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om påverkan på befintliga teleledningar i Hyllie boulevard
- Planbeskrivningen har förtydligats avseende bullerpåverkan på bostäder från det lokala vägnätet
- Genomförandetiden har justerats från 5 till 10 år

Utöver ovanstående har ändringar av redaktionell karaktär utförts i plankarta och planbeskrivning.

Stadsbyggnadskontoret

Carina Tenngart Ivarsson
Enhetschef

Boel Andersson
Planhandläggare