

# ÖVERSIKTSPLAN FÖR SÖDRA HYLLE UTLÅTANDE EFTER UTSTÄLLNING



Malmö stadsbyggnadskontor

September 2018

# Innehåll

Utställningsprocess .....	4
Utlåtandet.....	4
Ändringar efter utställning.....	4
Utställningsyttranden.....	5
Länsstyrelsen i Skåne Län.....	5
Fritidsnämnden .....	6
Förskolenämnden.....	9
Grundskolenämnden .....	12
Kulturnämnden.....	13
Miljönämnden.....	15
Servicenämnden.....	18
Särskilt yttrande från Moderaterna i Servicenämnden .....	21
Sociala resursnämnden .....	21
Stadsområdesnämnd Väster .....	23
Tekniska nämnden.....	24
Reservation från Moderaterna och Liberalerna i Tekniska nämnden.....	33
Regionala tillväxtnämnden.....	33
Parkering Malmö .....	37
Trafikverket och Svedab .....	39
E.ON Sverige AB.....	41
Malmö Idrottsföreningars Samorganisation, MISO .....	41
Malmö stads råd för funktionshinderfrågor .....	41
Malmö centrala pensionärsråd .....	42
Statens geotekniska institut, SGI.....	43
VA SYD .....	44
Sysav .....	44
JM AB Region Malmö/Syd .....	45

MKB Fastighets AB .....	46
Burlövs kommun .....	48
Lomma kommun.....	49
Svedala kommun.....	49
Christer Gustafsson, Vintrievägen 28 .....	50
Tommie & Ann-Louise Rasmusson, Vintrievägen 41.....	50
Monika & Bengt Mortin, Vintrievägen 48.....	50
Synpunkt från malmo.se/sodrahyllie – Sonja Hessedahl .....	51
Synpunkt från malmo.se/sodrahyllie – Per-Ola Mjömark .....	51
Synpunkt från malmo.se/sodrahyllie – Pär Gustafsson .....	51
Synpunkt från malmo.se/sodrahyllie – Freddie.....	52

## Utställningsprocess

Den fördjupade översiktsplanen för södra Hyllie har varit utställd för granskning under perioden 29 september 2015 - 1 januari 2016 i entréhallen i Malmö stadshus. Förslaget har också varit tillgängligt på en särskild webbplats. Planförslaget sändes till kommunens nämnder, grannkommuner och regionala organ, myndigheter, företag, politiska partier, intresseföreningar och markägare med flera.

## Utlåtandet

I detta utlåtande kommenteras främst framförda synpunkter och invändningar som är relevanta för den fördjupade översiktsplanen. I de fall ändringar kommer att göras i planen anges detta.

## Ändringar efter utställning

Inkomna yttranden har föranlett följande ändringar av utställningsförslaget av den fördjupade översiktsplanen:

Sid 7: Förtydligande av strategi 2 för inriktningsmål 1

Sid 18-19: Omformulering kring behov och planering av förskolor, skolor och sportanläggningar för att överensstämja med stadens nuvarande planeringsinriktning

Sid 22: Ett kort avsnitt angående logistikfrågor har lagts till.

Sid 23: Renodling av alternativ för ny sträckning av kollektivtrafik. Översiktsplanen förordar endast ny sträckning av spårburen kollektivtrafik inom planområdet längs med Hyllie Boulevard.

Sid 24: Ändrad kartbild med anledning av förändringen i texten på sid 23.

Sid 36: Förtydligande angående skyfall.

Sid 53: Omformulering av intressekonflikt med anledning av förändringen av planeringsinriktningen för skola och förskola.

Därutöver har mindre enstaka justeringar av redaktionell karaktär gjorts.

# Utställningsyttranden

Länsstyrelsen i Skåne Län

## Yttrande

Malmö kommun har översänt förslag till Översiktsplan för södra Hyllie, FÖP 2036, fördjupning av översiktsplan för Malmö till Länsstyrelsen för utställning enligt 3 kap 7§ plan- och bygglagen (SFS 2010:900, här hänvisad till som PBL).

Under utställningstiden ska länsstyrelsen enligt 3 kap 16 § PBL avge ett granskningsyttrande över planförslaget. Av yttrandet ska det framgå om:

- förslaget inte tillgodoser ett riksintresse enligt 3 eller 4 kap Miljöbalken (MB)
- förslaget kan medverka till att en miljökvalitetsnorm (MKN) enligt 5 kap MB inte följs,
- redovisningen av områden för landsbygdsutveckling i strandnära lägen inte är
- förenlig med 7 kap 18 e § första stycket MB (strandskyddsområde),
- sådana frågor rörande användningen av mark- och vattenområden som angår två
- eller flera kommuner inte samordnas på ett lämpligt sätt, och
- en bebyggelse eller ett byggnadsverk blir olämpligt med hänsyn till människors
- hälsa eller säkerhet eller till risken för olyckor, översvämning eller erosion.

Granskningsyttrandet ska i enlighet med bestämmelserna i PBL redovisas tillsammans med översiktsplanen. Om länsstyrelsen inte har godtagit planen i en viss del, ska detta anmärkas i planen. Den antagna översiktsplanen skall sedan spridas till sådana myndigheter och övriga som har väsentligt intresse av översiktsplanen och som använder den som beslutsunderlag.

## Beskrivning av ärendet

Planförslaget anger att Hyllie ska bli Malmös andra stadskärna där utbyggnaden är viktig både ur ett regionalt och lokalt perspektiv. En grundläggande frågeställning är därför vad planområdet behöver bidra med för att Hyllie ska utvecklas till en attraktiv och hållbar stadskärna. Planförslaget rymmer 3000-4000 bostäder, lika många arbetsplatser, tre skolor och en stadsdelspark.

För det aktuella planområdet ändrar och ersätter FÖP2036 den underliggande kommunövergripande översiktsplanen för Malmö, antagen 22 maj 2014.

## Länsstyrelsen ställningstagande

Kommunen presenterar ett väl genomarbetat dokument som lyfter viktiga frågor om stadsutveckling inom Malmö stad. Planförslaget utvecklar intentionen i den kommunövergripande översiktsplanen att växa innanför den Yttre ringvägen och utnyttja kollektivtrafikläget på ett positivt sätt.

Stora delar av Malmö stad utgörs av kustområde som omfattas av riksintresse enligt 4 kap 1 och 4 §§ miljöbalken. Hyllie är ett område innanför Yttre ringvägen som ger förutsättningar för att hushålla med det riksintressanta kustområdet och där Malmö på ett resurseffektivt sätt kan växa utåt genom sitt kollektivtrafiknära läge. Frågan om riksintresset är genom ställningstagandena i översiktsplanen för aktuellt område en avgjord fråga.

Enligt handlingarna är en realisering av spårvägsdragningen osäker och därför hänvisas konsekvenserna av en spårväg avseende bl.a. buller till framtida planering. Det finns ingen tidplan för byggande av spårvägar i Hyllie och de tillhör inte den prioriterade utbyggnadsordningen för spårvägstrafik. Länsstyrelsen konstaterar att det saknas underlag för att ta ställning till spårvägstrafik inom området. Avvägningen mellan en spårväg gentemot de allmänna intressena samt frågan om konsekvenserna av en spårväg kvarstår därför vid kommande prövningar om en spårväg ska realiseras.

(1)

Sedan samrådet har det i handlingarna förtydligats att planområdet inte ligger inom hänsynsavstånd vad gäller farligt-gods-leder samt att Citytunneln inte heller är utformad eller utpekad för transporter av farligt gods.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Planeringen och strategier för den spårburna trafiken inom södra Hyllie kommer att fördjupas i kommande planeringsprocesser. I antagandehandlingen har de tidigare alternativen B och C för spårdragning tagits bort och stadsbyggnadskontoret förordar alternativet med spårdragning i Hyllie boulevards förlängning.*

## Fritidsnämnden

### Sammanfattning

Fritidsnämnden har mottagit översiktsplan för södra Hyllie, utställningsförslag samt samrådsredogörelse från densamma på remiss. Nämnden har beretts möjlighet att yttra sig över handlingarna. Översiktsplanen målar upp en vision av ett klimatsmart urbant bostadsområde med 3000-4000 bostäder och lika många arbetsplatser. Området ska ha tre skolor och en stadsdelspark. Planen har fyra inriktningsmål: Kommunikationsnoden, den goda jorden, integration och klimatsmart. Området ska präglas av en naturaxel, en kulturaxel och en kollektivaxel. Planen innehåller även de tre övergripande målen att området ska vara socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbart. Handlingarna innehåller även kartor och illustrationer över hur området ska gestalta sig i framtiden. Till remissen följer förutom Översiktsplanen, samrådsredogörelser och miljöredovisning.

### Yttrande

#### Kommunikation - Betydelsen av kollektivtrafik, gång- och cykelvägar

Enligt inriktningsmål ett, kommunikation, är en välfungerande kollektivtrafik utgångspunkten för att skapa attraktivitet på ett tidigt stadie av utbyggnaden. Målet innebär även att det ska satsas på gång- och cykelvägar snarare än biltrafik. Detta är även kopplat till inriktningsmål fyra som fokuserar på att vara klimatsmart. Detta ska göra det attraktivt, enkelt och säkert att gå och cykla, vilket är något som gagnar barn

och ungdomar. Detta är enligt nämnden nödvändigt för att barn och ungdomar ska kunna ta sig mellan skola, hem och fritidsaktiviteter på ett säkert sätt (s. 26) och samtidigt främja hälsan genom mindre luftföroreningar från biltrafik. Fritidsnämnden anser att det är mycket viktigt i fråga om kommunikation men även vid de andra inriktningsmålen att barnperspektivet beaktas.

För att ytterligare förstärka barnens möjligheter att ta sig säkert till och från fritidsaktiviteter förespråkar fritidsnämnden en övergång eller gångtunnel under Pildammsvägen för de barn och ungdomar som till exempel ska ta sig till Lindeborgs idrottsplats. Det är även viktigt att man ser över andra sådana passager vid stora vägar som uppstår när man bygger ihop områden. **(1)**

En annan viktig aspekt på kommunikation är samutnyttjande av ytor och byggnader, till exempel park och skolgård samt högstadieskola och kulturhus. Fritidsnämnden anser att ett kulturhus skulle kunna verka positivt som mötesplats. Förhoppningen är att ett kulturhus även skulle kunna bidra till tillgång på lokaler som kan komma till nytta för stadens föreningsliv.

### Idrottsyta/sporthall

Fritidsnämnden förespråkar nuvarande förslag om att lokalisera de två grundskolorna i närheten av varandra. Skolorna skulle på så vis kunna samutnyttja idrottsyta. **(2)** Lokaliseras en av skolorna längre bort måste ytterligare en idrottsyta byggas. Möjliggörs ett samutnyttjande av idrottsyta kan det byggas en publik sporthall som har kapacitet att ta emot 1800-2000 åskådare. Denna kan även uppfylla behovet av samlingslokal för större kulturevenemang som komplement till kulturhuset.

### Fotbollsplaner

Antagandet i översiktsplanen att fotbollsplanerna på Stadionområdet kan tillgodese behovet av bollplaner stämmer inte. Detta eftersom området redan idag har ett hårt tryck på sina fotbollsplaner. Om staden däremot bevarar och utvecklar de befintliga kringliggande idrottsplatser som finns i angränsande områden som till exempel Lindeborgs idrottsplats, Kroksbäcks idrottsplats, Limhamns idrottsplats, Hyllie idrottsplats och anlägger en idrottsplats vid Tygelsjö sporthall så kan staden tillgodese behovet av idrottsplatser i området. **(3)** Utvecklingen av dessa bollplaner består främst av att omvandla befintliga grusplaner till konstgräs. Det är även önskvärt att stadsbyggnadskontoret fortsatt planerar för att ha många olika öppna bollplaner i området och i närområdena.

### Ridanläggningar och ridstigar

Fritidsnämnden har under ett antal år satsat på och prioriterat utvecklingen av ridskolorna inom Malmö stad. Detta är även viktigt ur ett jämställdhetsperspektiv. Statistiken visar att det främst är flickor som utnyttjar ridanläggningar. Översiktsplanen för södra Hyllie ligger nära en av de största ridskolorna. Fritidsnämnden ser positivt på att man har lagt till i översiktsplanen att det ska finnas ridstigar på området (även om deras läge ännu inte är utrett) (s. 12). Eftersom det finns en stor ridanläggning i närområdet, Hyllie boställe, ser inte fritidsnämnden behov av ytterligare anläggningar i dagsläget.

När det gäller ridstigarna vill fritidsnämnden ytterligare understryka att det är viktigt, som tidigare påpekats i samrådshandlingarna, att de är placerade avskilda från motortrafik och utan att störa eller konkurrera om plats med andra intressen. (4)

#### Parker för grönska och rekreation

Enligt inriktningsmål två, den goda jorden, läggs stor vikt vid att det ska finnas parker och mycket grönska och att dessa ska vara tillgängliga för alla boende i området men även för resten av staden. Fritidsnämnden ser det som en nödvändighet för ett hälsofrämjande och hållbart samhälle att det finns plats för rekreation.

Stadsdelsparken ska bli en mötesplats för rekreation och olika typer av aktiviteter. Fritidsnämnden kan till exempel se att det bereds plats för urbana sporter som parkour och kick bike (s. 34). Parken ska förutom att kunna erbjuda möjlighet till spontanidrott även kunna ge besökaren en kulturupplevelse (s. 33).

#### Fritid som kommunal service

Enligt planen (s. 19) ska kommunal service även omfatta fritidsaktiviteter. Det ska finnas platser för sport, kultur och andra fritidsaktiviteter. Fritidsnämnden ser gärna att denna vision för området fortsätter att vara prioriterat längre fram i planarbetet. Nämnden anser också att det är viktigt att göra en jämställdhetsanalys för att ur ett funktionellt perspektiv titta på hur resurser fördelas vid planering av till exempel mötesplatser som kultur- och/eller fritidsinrättningar utifrån om de främst används av flickor/kvinnor eller pojkar/män. (5)

Det tredje inriktningsmålet handlar om integration. För att främja integrationen vill man skapa en mångfald av attraktiva mötesplatser för alla (s. 20). Ambitionen är att främja spontana möten och en hälsosam fritid. Det är viktigt att så tidigt som möjligt planera in för samlingslokaler för såväl kommun som föreningsliv. Detta anser fritidsnämnden som tidigare nämnts som väsentlig för områdets sociala hållbarhet.

(6)

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar*

- 1. Stadsbyggnadskontoret delar Fritidsnämndens åsikt och kommer utöver arbetet med översiktsplanen att göra en skolvägsanalys. Analysen ska bland annat se över dagens och framtidens behov av konfliktfria korsningspunkter.*
- 2. De tre grundskolorna i södra Hyllie föreslås anläggas inom rimliga avstånd mellan varandra för att bl.a. underlätta olika former av samutnyttjande.*
- 3. Dokumentet justeras angående idrottsplaner enligt Fritidsnämndens yttrande, så att det framgår att en förutsättning för att behovet av idrottsplaner ska kunna anses tillgodosett är att idrottsplaner i omgivande områden bevaras och utvecklas.*
- 4. Tanken med framtidens ridstigar är att de ska följa områdets grönstruktur.*
- 5. Stadsbyggnadskontoret anser också att det är viktigt att all planering sker utifrån ett jämställdhetsperspektiv. Då fördjupningen av översiktsplanen har varit utställd för granskning kan endast mindre justeringar och tillägg göras. Om det visar sig att frågan behöver utredas ytterligare ska detta göras i kommande planeringsprocesser.*
- 6. Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att samlingslokaler för allmänhet och föreningsliv är av stor vikt och kommer verka för detta i kommande planeringsprocesser.*



## Förskolenämnden

### Sammanfattning

Förskolenämnden vill betona vikten av att tillräckligt med förskoleplatser möjliggörs i ett tidigt skede i planeringen av området och i hela utbyggnadsområdet Hyllie. Bostadsutbyggnaden genererar ett behov av 800 fsk-platser på kort sikt och 400 fsk-platser på lång sikt. I föreliggande fördjupade översiktsplan planeras det för 400 förskoleplatser fördelade på sex förskolor. Förskolenämnden vill poängtera behovet av större friliggande förskolor. Planområdet är stort och kommer att byggas ut under lång tid framöver och Förskolenämnden är positiva till planens intentioner att förskolor behöver etableras i ett tidigt skede, samt att det ska finnas möjligheter för expansion om det visar sig att det finns ett tillkommande behov av förskolor i framtiden.

### Yttrande

Förskolenämnden har tagit del av den fördjupade Översiktsplanen för södra Hyllie och vill betona vikten av att tillräckligt med förskoleplatser möjliggörs i ett tidigt skede i planeringen av området och i hela utbyggnadsområdet Hyllie. I planområdet för södra Hyllie planeras det för ca 3000-4000 arbetsplatser och för ca 4000 bostäder under de kommande tjugo åren.

Idag finns det inga förskolor i södra Hyllie. Totalt finns det 28 barn i åldern 1-6 år i delområdet Hyllie 2015, varav 15 barn i förskola. Det innebär att 15 barn går på förskolor i andra delområden. För att möta behovet av förskoleplatser i och med den nya bebyggelsen i södra Hyllie finns behov av nya förskoleplatser.

Enligt befolkningsprognosen kommer det 2020 att finnas ca 250 barn i åldern 1-6 år i Hyllie, varav ca 150 barn förväntas vara inskrivna i förskolan. En ökning med ca 135 barn i förskolan i Hyllie. Bostadsutbyggnaden genererar ett behov av 800 fsk-platser på kort sikt och 400 fsk-platser på lång sikt. Detta baseras på nyckeltalen i utbyggnadsområdena för flerfamiljshus till 0,2 per lägenhet på kort sikt och 0,1 per lägenhet på lång sikt. I Västra Hamnen har det visat sig vara ett större behov av förskoleplatser än vad området planerats för, vilket inneburit många tillfälliga lösningar och få permanent förskolor. Detta är en utveckling som Förskolenämnden vill undvika i utbyggnadsområdena i Malmö framöver. Det pågår ett arbete gällande Västra Hamnen där nyckeltalen ses över, området har funnits i över 10 år och just nu ligger behovet av förskoleplatser på 0,15. Om samma nyckeltal skulle appliceras på södra Hyllie blir behovet på lång sikt ca 600 fsk-platser. Detta behöver dock utredas vidare i kommande arbeten med detaljplaner för hela utbyggnadsområdet Hyllie.

I föreliggande fördjupade översiktsplan planeras det för 400 förskoleplatser fördelade på sex förskolor. Förskolenämnden vill kraftfullt påtala behovet av att säkra förutsättningarna för tillräckliga förskolor i tidiga skeden. **(1)** Senast denna översiktsplan var ute på samråd var våren 2014 och en del har dock förändrats sedan dess. Det har i nära anslutning till den nya internationella grundskolan börjat planeras för en förskola med 160 förskoleplatser, detaljplanearbete gällande detta kommer inom kort ut på samråd. Det finns på denna tomt inte möjlighet till en uteyta på 30 m<sup>2</sup>/barn, vilket är de riktlinjer och rekommendationer från myndigheter som förskoleförvaltningen har att förhålla sig till. I detta fall kan det lösas genom att tomten blir större, att viss del av utomhusytan placeras på tak eller att vissa ytor finns i gränslandet mellan inne och ute. Inom planområdet pågår det byggnation av en ny

förskola, Iduns förskola i direkt anslutning till Hyllievångsskolan. Iduns förskola kommer att ha 80 förskoleplatser och beräknas stå färdig under 2017. Utöver dessa två förskolor medger planförslaget fyra lokaliseringar ytterligare med vardera 80 förskoleplatser.

Enligt den fördjupade översiktsplanen beskrivs det att i Hyllie kommer det att krävas mindre förskolor (80 fsk-platser) som gör det möjligt att integrera förskolor i stadskvarteren med bostäder och kontor för att uppnå målet om en tät och blandad stad. Planen fortsätter att beskriva att enstaka friliggande förskolor endast är möjligt i planområdets sydliga del, där de ska integreras i en kulturhistorisk värdefull miljö. Förskolenämnden vill poängtera behovet av större friliggande förskolor. En friliggande förskola kan mycket väl finnas i en tät bebyggelse och exempelvis ligga kloss till andra byggnader i fasaden mot gatan, angöring från gatumark och med fin och tillräcklig utemiljö på gårdssidan. En förskolebyggnad kan också synas och sticka ut i stadsbilden. Förskolenämnden vill betona att förskoleverksamhet idag med fördel bedrivs i större enheter. Med en större enhet avses en förskola om mellan 150 och 200 platser. Detta innebär att mark om upp mot ca 6000 kvm måste avsättas för förskolor. **(2)** Det finns flera motiv och orsaker till detta, som på olika sätt är kopplade till förutsättningarna att bedriva en kvalitativ verksamhet. En större enhet har en större personalstyrka, vilket skapar mindre sårbarhet i verksamheten vid exempelvis sjukfrånvaro eller vid aktiviteter som kompetensutveckling etc. En större personalstyrka skapar också förutsättningar för en bredare och fördjupad kompetens i personalgruppen, vilket på olika sätt bidrar till verksamhetens kvalitet. Det gäller möjligheter till indelning av barn i mindre grupper i den dagliga verksamheten i exempelvis förhållande till behov, ålder och intresse, och för att bidra till en trygg och omsorgsfull miljö. Det måste framhållas att förskoleverksamheten sedan flera år är en egen skolform som regleras i Skollagen, och att läroplanen idag ställer än högre krav på den pedagogiska verksamheten, vilket i sin tur medför högre och särskilda krav på ytor och utformning av lokaler.

Det finns också mera praktiska och på olika sätt ekonomiska fördelar med större enheter. Det gäller exempelvis kommunens åtaganden om öppethållande, som innebär öppning och stängning från tidig morgon till sen kväll – åtagande som är komplicerade att hantera inom en mindre enhet och därmed kan innebära försämrad servicegrad till många föräldrar. Måltidshanteringen kan också ske med större kvalitet och variation i en större enhet genom att förutsättningarna för tillagning ökar. De ekonomiska fördelarna är sammantaget kopplade till lägre kostnader per barn för bl.a. personal, livsmedel och lokaler. Det bör framhållas att investeringskostnaden för att bygga en större förskola för ca 160 barn, är lägre per barn, jämfört med att bygga två förskolor för ca 80 barn. I både det korta och långa perspektivet har dessa faktorer påtagliga ekonomiska konsekvenser för kommunen. I de fall det fortfarande enbart är möjligt med mindre än 150 förskoleplatser förespråkar Förskolenämnden att dessa mindre förskolor placeras nära varandra så att samordningen av förskolorna underlättas.

Integrerade förskolor är oftast inte optimala för förskoleverksamheten. Planlösningsfrågorna är en central faktor i fördelar med fristående förskolebyggnader. I integrerade lösningar är man ofta styrd och kan inte påverka planlösningen optimalt. Det gäller t.ex. kommunikation inom lokaler och hur olika rum/funktioner är kopplade till varandra, vilket påverkar bl.a. överblick över verksamheten för personalen, något som i sin tur påverkar hur verksamheten organiseras. När det gäller utemiljön i integrerade lösningar blir förskoleverksamheten mer styrd av andra

hyresgästers entréer, angöring etc. än vad den hade blivit i en friliggande lösning. Miljöaspekter som avfallshantering och om förskolan vill ha särskild profil kan också begränsas i integrerade lösningar. En odling kanske behöver ligga på en viss plats (solljus etc.), men det kan kollidera med t.ex. gångvägar för andra hyresgäster. En förskola behöver också förändra hur de arbetar i utemiljön, och dessa förändringar kan kompliceras i en integrerad lösning. När det gäller samutnyttjande av lokaler så kan utemiljön med fördel användas av andra efter verksamhetstid.

När det gäller de olika alternativen för kollektivtrafik så förordar Förskolenämnden huvudalternativet A då det i detta alternativ är närmst till flest av de föreslagna lokaliseringarna av förskolor. Förskolor är en viktig målpunkt och goda kollektivtrafiklösningar bidrar till en minskad bilanvändning vid hämtning och lämning av förskolebarnen, vilket i sin tur minskar angöringsbehovet vid förskolorna.

### (3)

I planen diskuteras andra idéer för att stärka cykeltrafiken inom planområdet och en idé är att det bara ska finnas cykelparkeringsplatser vid förskolorna och att hindra biltrafik inom 30 meter från förskolornas grindar. Förskolenämnden har idag ingen erfarenhet av detta i praktiken, men en ny förskola i Husie planeras med angöring ca 150 meter från förskolans entré. Här kommer infartsvägen att stängas med bommar, då både leveranser till förskolan, räddningstjänsten och tillgängligheten för föräldrar med funktionsnedsättning att kunna lämna och hämta i det fall detta uppstår, måste säkerställas. Förskolenämnden anser därmed att avståndet inte bör specificeras i antal meter utan att detta noggrant får utredas från fall till fall. (4)

Planområdet är stort och kommer att byggas ut under lång tid framöver och Förskolenämnden är positiva till planens intentioner att förskolor behöver etableras i ett tidigt skede, samt att det ska finnas möjligheter för expansion om det visar sig att det finns ett tillkommande behov av förskolor i framtiden.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Det är av stor vikt att i tidigt skede planera för förskolor och för de ytor som förskolorna beräknas behöva. Antalet förskolor och storleken på dessa i förhållande till aktuella befolkningsprognoser för området kommer att ses över. Förslaget till fördjupad översiktsplan omformuleras något och frågan kommer att utredas vidare inom ramen för kommande planeringsprocesser.*
- 2. Vid planering av förskolor och skolor i Malmö utgår Stadsbyggnadskontoret från "Riktlinjer för friytor vid förskolor och skolor". Enligt denna planeras nya kommunala förskolor för minst 80 barn för att vara rationella att driva. Där det är möjligt planeras för större enbeter. Malmö stads ambition är 30 m<sup>2</sup> friyta per barn med en sammanhängande friyta på minst 2000 m<sup>2</sup> belägen inom fastigheten med direkt anslutning till förskoleverksamhetens lokaler.*
- 3. Stadsbyggnadskontoret delar förskolenämndens åsikt angående alternativ för lokalisering av nya kollektivtrafikstråk.*
- 4. Angivelsen om 30 m är endast en kommentar med syfte att visa alternativ till att biltrafiken ska separeras från barnens skolvägar och entréer samt att få igång en diskussion kring alternativa sätt att hämta och lämna barn. Den viktigaste*

*utgångspunkten vid planering av parkering och angöring är att skapa en säker trafikmiljö runt skolan. Frågan ska studeras vidare i kommande planeringsskeden.*

## Grundskolenämnden

### Yttrande

Det finns ett stort utbyggnadsbehov av grundskoleplatser i hela Malmö och i synnerhet Södra Hyllie, varför Grundskolenämnden är positiv till att det i området planeras för flera grundskolor. Grundskolenämnden ser positivt på förslagen placering av grundskolorna där det även finns möjligheter för barnen att kunna samutnyttja grönytorna i området samt den planerade sporthallen. Eftersom det finns en viss osäkerhet kring det framtida söktrycket för skolorna är det viktigt att grundskolorna placeras inom gångavstånd till varandra. Även om det i dagsläget är mycket svårt att uppskatta tidpunkten för när behoven av skolorna uppstår är det viktigt att mark avsätts samt att tomterna svarar mot skolans behov på utomhusmiljö för rekreation och idrott liksom gymnastikhallar. **(1)**

Grundskolenämnden anser att hänsyn bör tas till utvecklingen av grundskolebehovet i framtiden och att skolorna ges utrymme att byggas ut. I detta avseende bör därför byggrätten i de kommande detaljplanerna inte begränsas till den kunskap över behovet som finns idag. För att möjliggöra flexibilitet över tiden bör en eventuell framtida utbyggnad rymmas inom skoltomten. **(2)** Grundskolenämnden delar stadsbyggnadskontorets synpunkt att stadsmiljön bör planeras med god gestaltning för en aktiv och trivsamt miljö. Grundskolenämnden ser positivt på en samordning med kulturell verksamhet, såsom skisseras i den fördjupade översiktsplanen, och på att de offentliga byggnaderna ges en stadsbyggnadsmässig viktig roll i området. Grundskolan bedöms dock inte kunna bära orimliga kostnader för exceptionella gestaltningskrav eller kostnader som egentligen avser andra kommunala verksamheter, men har inget att invända så länge skoldelen kan rymmas inom normal produktionskostnad. **(3)**

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Grundskolornas placering i förhållande till varandra för att underlätta ett samutnyttjande samt säkra och gena kopplingar dem emellan eftersträvas i den fortsatta planeringen. Vid planering av förskolor och skolor i Malmö utgår Stadsbyggnadskontoret från "Riktlinjer för friyta vid förskolor och skolor". Enligt denna är Malmö stads ambition en friyta på 15 m<sup>2</sup> per elev vid planering av grundskolornas skolgårdar. Frågan om idrottsmöjligheter i anslutning till skolorna utreds mer detaljerat utanför översiktsplanen.*
- 2. Framtida detaljplanebestämmelser för skoltomterna ska inrymma en flexibilitet så att skolornas utvecklingsbehov inte hindras.*
- 3. Vid ett samutnyttjande av skolbyggnader och annan verksamhet bör kostnader fördelas genom avtal mellan parterna. Ambitionen om en väl gestaltad skolmiljö behöver inte vara förenad med orimliga kostnader.*

## Kulturnämnden

### Sammanfattning

Stadsbyggnadskontoret har tagit fram ett utställningsförslag till översiktsplan för södra Hyllie, en fördjupning av översiktsplanen för Malmö. Planområdet södra Hyllie är en del av Malmö som bedöms få en avgörande roll när området kring Hyllie station är fullt utbyggt och behöver kompletteras med bostäder, arbetsplatser, park och grundskolor.

Planförslaget har en tydlig inriktning på både social och kulturell hållbarhet med genomarbetade förslag till hur kultur och mötesplatser kan integreras med samhällsservice och infrastruktur på ett sätt som gynnar områdets attraktivitet. Exempelvis planeras en högstadieskola att kombineras med ett kulturhus, något som kulturförvaltningen arbetar aktivt med i ett förvaltningsövergripande projekt.

Det planeras både en kulturaxel och en naturaxel genom planområdet med många gröna ytor och bevarande av kulturhistoriska miljöer såsom Vintrie medeltida bytomt. Bebyggda kvartsområden ska smyckas med grönska, men däremot saknar planförslaget helt riktlinjer för konstnärlig gestaltning av byggnader och allmän platsmark.

### Yttrande

Översiktsplanen för södra Hyllie har en tydlig inriktning på både social och kulturell hållbarhet, vilket kulturförvaltningen ställer sig positiv till. Planen innehåller genomarbetade förslag till hur kultur och mötesplatser kan integrera med samhällsfunktioner och infrastruktur på ett sätt som gynnar områdets attraktivitet och trivsselfaktor.

Kulturförvaltningen ser positivt på inriktningsmål 1, där man beskriver Hyllie som en kommunikationsnod. I målet ingår att området samtidigt ska bidra till ökad social hållbarhet genom ökad tillgänglighet, bl.a. genom att samutnyttja lokaler för högstadieskola och kulturhus. Samutnyttjande av lokaler innebär inte bara effektivisering av markanvändningen men har även god inverkan på ökad trygghet och social interaktion.

Kulturförvaltningen ställer sig även bakom inriktningsmål 3, där utvecklingen av planområdet förväntas ge en god förutsättning för integration mellan stadsdelar som idag är fysiskt segregerade. Genom förtätning med bebyggelse som inkluderar handel, service och kulturfunktioner blir området en tillgång för alla Malmöbor. Som en av strategierna anges skapandet av attraktiva mötesplatser, vilket kulturförvaltningen ser som positivt.

Integrationen mellan kulturen och planeringen av den kommunala servicen (sid 19) är en utvecklingsstrategi med goda utsikter som kulturförvaltningen önskar se mer av och delta i, även i andra utbyggnadsområden.

Vidare nämns planområdets sydligaste del, d.v.s. i området kring Vintrie medeltida bytomt, som möjlig plats för enstaka friliggande förskolor (sid 18). Kulturförvaltningen, genom Malmö museers stadsantikvarie, föreslår att avsnittet förtydligar att ”de ska integreras *varsamt* i en kulturhistorisk värdefull miljö”. **(1)**

För att skapa en funktionsblandad stad föreslår planförslaget ett antal åtgärder för att skapa flexibla lokaler bl.a. i bottenvåningen (sid 16). Kulturförvaltningen ser detta som en möjlighet att skapa annat än enbart butiks- och cafélokaler, och rekommenderar att de i högre omfattning ska upplåtas för alternativa mötesplatser med kulturell inriktning eller lokaler för kreativ verksamhet, något som borde förespråkas i planförslaget.

Att kulturaxeln är en av de bärande strukturerna i planförslaget ser kulturförvaltningen väldigt positivt på. Kulturens värden lyfts fram som de viktiga pelarna för områdets utveckling och syftet är att skapa icke-kommersiella mötesplatser som ett alternativ till Hyllies befintliga utbud. Centrala pelare i kulturaxeln blir kulturhistoriska Vintrie medeltida bytomt, den centrala parken samt kulturhuset som kombineras med skola. Kulturförvaltningen anser att utvecklingen av bymiljön kring Vintrie medeltida bytomt kan ge ett värdefullt uttryck till området, men vill ändå påpeka vikten av att utveckla området varsamt och i harmoni med befintlig bebyggelse, såsom är närmare beskrivet i avsnittet om kulturmiljö sidan 56-59.

Planförslaget ger kulturen en framträdande roll vilket möjliggör utvecklingen av ett attraktivt och spännande område. Kulturförvaltningen ser det som en öppning för ökat samarbete med stadsbyggnadskontoret samt möjlighet till metodprövning och kunskapsinsamling.

Därtill ser kulturförvaltningen även möjlighet till samarbete kring naturaxeln, vilket anges vara den andra bärande strukturen i planförslaget.

Gång- och cykelvägar integreras i naturaxeln och planeras få en grön utsmyckning. Likaså föreslår planförslaget en hög grönytefaktor på kvartersmark, vilket kulturförvaltningen också förespråkar. Däremot saknas helt planer om konstnärlig utsmyckning av det offentliga rummet, trots stort generellt fokus på kulturens betydelse i planförslaget. Kulturförvaltningen hänvisar till kommunfullmäktiges beslut 1997-11-05 om ett regelverk för offentlig utsmyckning, den s.k. 1,5 procentsregeln. Kulturförvaltningen anser att konstnärlig gestaltning borde inkluderas tydligare i planförslaget, även för allmän platsmark. Konstnärlig gestaltning kan med fördel kombineras med både grönytor och infrastruktur för att ytterligare öka områdets attraktivitet. (2)

Överlag läggs annars stort fokus på kulturens innebörd i utvecklingen av Södra Hyllie, vilket kulturförvaltningen anser vara både positivt men samtidigt nödvändigt för områdets dragningskraft; även på lång sikt när bostäderna inte längre betraktas vara nyproducerade. Att kulturhus och högstadieskola föreslås en exklusiv placering, ser kulturförvaltningen ytterst positivt på. Tillsammans med stadsbyggnadskontoret, stadsområdesförvaltning Väster och grundskoleförvaltningen arbetar kulturförvaltningen aktivt i utvecklingen av kulturhuset och högstadieskolan i Hyllie.

Kulturhuset, kombinerat med skola i ett centralt läge i Hyllie (sid 18), har potential att verka som ytterligare en motor i integration med de närliggande stadsdelarna, öka tillgängligheten i området och bli en aktiv och levande mötesplats stora delar av dygnet och året. Kulturförvaltningen delar uppfattningen om angelägenheten av ett tidigt samarbete mellan skola och kulturverksamhet för att förverkliga planen, något som nämns som en kritisk faktor i den sociala konsekvensbedömningen (sid 52).

I planförslaget presenteras tre olika alternativ för framtida regional kollektivtrafik (sid 22-23), där alternativ C innebär en negativ påverkan på befintliga och planerade natur-

och kulturvärden. Dessutom är alternativet inte lämpligt för spårtrafik, något som de flesta moderna utbyggnadsplaner annars tar höjd för. Med den motiveringen bedömer kulturförvaltningen att det finns tillräckliga skäl att utesluta alternativ C redan nu i översiktsplanen. **(3)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Texten justeras i enlighet med synpunkten.*
- 2. Inkludering av konstnärlig gestaltning i stadsbyggandet är av betydelse för områdets attraktivitet och bidrar till intressantare gaturum. Ämnet behandlas vidare i de gestaltungsprogram som görs för Södra Hyllies delområden samt i andra kommande planerings- och genomförandeprocesser.*
- 3. Planförslaget justeras och stadsbyggnadskontoret kommer endast att förordra alternativ A för framtida spårvägsdragning. Övriga alternativ tas bort.*

## Miljönämnden

### Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden tagit fram ett förslag till fördjupad översiktsplan för södra Hyllie. Planområdet ska rymma 3000-4000 bostäder, lika många arbetsplatser, tre skolor och en stadsdelspark. Förslaget bygger på några platsspecifika bärande strukturer och en traditionell kvartersindelning. Den mest grundläggande frågeställningen för planeringen är vad planområdet behöver bidra med för att Hyllie ska utvecklas till en attraktiv och hållbar stadskärna. En av utmaningarna i planen är att bevara flexibiliteten för eventuella framtida spårvagnsdragningar utan att riskera breda gator som motverkar en attraktiv stadsbild.

### Ärendet

Planområdet är beläget i södra Hyllie, söder om området kring Hyllie allé i norr till Erlandsro gård vid yttre ringvägen. I öster avgränsas området i stora delar av Pildammsvägen och i väster av Vintrie By.

Syftet med den fördjupade översiktsplanen för södra Hyllie är att skapa ett nödvändigt komplement till stadsmiljöerna som håller på att uppföras kring Hyllie boulevard och Hyllie allé. Det bedöms som en nödvändighet att ta fram en fördjupning av översiktsplanen som ger en bred politisk samsyn och en förutsägbarhet för aktörerna i området. Dessutom rymmer planförslaget för södra Hyllie kvaliteter som kommer att stärka och bidra till att profilera Hyllie. Den fördjupande översiktsplanen ska tjäna som underlag för att hantera och stärka stadsvärden som ska leda utvecklingsprocessen i området. Exploateringen av södra Hyllie kommer pågå under en lång tid och ställer höga krav på staden som markägare. Planen ska underlätta ett långsiktigt hushållande av stadens marktillgångar.

### Bakgrund

Tidigare yttranden som berör området har skett i samband med detaljplaner (Dp 5069 samt Dp 4524) och behandlar främst att riktvärden för buller behöver följas, samt

tolkningen av parkeringsnormen. I miljöförvaltningens yttrande till detaljplanen för området längs Hyllie allé (Dp 5051) påpekas vikten av att bevaka att tillräckliga ytor avsätts för parkmark och lekytor samt att de gemensamma gårdarna ges gröna, rekreativa kvaliteter, alternativt att en viss bestämd grönytefaktor ska uppnås på kvarteretsmark. Med tanke på att de gemensamma gårdarna blir viktiga rekreativmiljöer i denna täta stadsstruktur anser Miljöförvaltningen att så stor andel av gården som möjligt bör avsättas för vegetation och rekreation.

### Förvaltningens synpunkter

Miljöförvaltningen tillstyrker rubricerat förslag till översiktsplan för södra Hyllie under förutsättning att följande beaktas och arbetas in i dokumentet.

Förvaltningen välkomnar visionen och inriktningsmålen för planen, att Hyllie ska vara Öresundsregionens klimatsmartaste område och utgöra en attraktiv stadskärna med mycket grönska. Planförslaget för södra Hyllie med sin täta karaktär mot norr och Hyllie station och småskalig bebyggelse med lantlig karaktär som knyter an till slättlandskapet i söder erbjuder naturliga kopplingar åt båda håll. För att åstadkomma den gröna täta staden är det dock önskvärt att delvis öppna upp kvarteren för att möjliggöra i alla fall visuell kontakt med gårdarna, särskilt i den traditionella kvarterstaden i norra ändan av planområdet. Detta skulle också leda till, i alla fall upplevt, ökat liv på gatorna. **(1)** Den tredje strategin som beskrivs under inriktningsmål 1, kommunikationsnoden, borde därför uppdateras och formuleringen *'för att åstadkomma en tät stadsbebyggelse i Hyllie ska ytan för bebyggelse maximeras på bekostnad av trafikkytor och bostadsgårdar'* ändras till att bebyggelsen inte maximeras på bekostnad av bostadsgårdarna. **(2)** För att möjliggöra urban odling behövs det en viss minimiyta och ljusinsläpp på gårdarna. Miljöförvaltningen välkomnar ambitionen att skapa rekordgröna parker men vill poängtera att ambitionen även borde innefatta grönska på husen och vid fasaderna. **(3)** Ett öppet dagvattensystem som omfattar inte bara park och naturaxeln men även sträcker sig in i kvarterstrukturen skulle kunna binda ihop de större gröna lungorna med småskaliga och finmaskiga grönytor. Natur- och kulturaxeln som bärande struktur kommer bidra till att ge identitet till hela området. Det kan dock anses lite tagit ur sammanhanget när kopplingarna till områden runt omkring södra Hyllie inte finns. Naturaxelns västra ända tar slut vid kontinentalbanan och Lorensborgsgatan och Kulturaxeln vid Yttre ringvägen. **(4)**

Miljöförvaltningen anser att gatustrukturen behöver utvecklas vidare. **(5)** Utformningen av gator behöver ske med åtanke att kollektivtrafik, cykel och gående är prioriterade. Även i Hyllie borde i framtiden den maximala hastigheten för biltrafiken vara 40 km/timme och utformningen av gatorna, inklusive Pildamsvägen, bör reflektera denna hastighet. Gatunätet borde därför anpassas till att minimera långa, raka sträckningar. Detta kommer i sin tur även leda till att minska risken för höga vindhastigheter inom stadsdelen. Särskilt vikt behöver läggas vid utformningen av lokala torg- och mötesplatsbildningar i rutnätsstaden för att undvika att livet mellan byggnader sker även utanför kvarteren. För att möjliggöra och underlätta livet på gatan ytterligare bör biltrafik minimeras genom att tydligt i utformningen markera att andra användare av det offentliga rummet än biltrafikanter prioriteras. Exemplet Bo01, som används för den småskaliga bebyggelsen i planområdets södra del, kan tjäna som bra exempel i kvarterstaden i norr. Vissa gator behöver inte ha rollen som en klassisk gata i traditionell bemärkelse. **(6)**



En temporär användning av mark som kommer utvecklas inom några år uppskattas. Miljöförvaltning anser att tillfälliga odlingar i t.ex. pallkragar borde uppmuntras. På samma sätt skulle även spontana aktiviteter, t.ex. teateruppvisningar eller utomhusbio bidra till att skapa attraktivitet redan innan området är färdigbyggt. Dessa tillfälliga arrangemang kan samordnas antingen av kommunen eller erbjudas privata initiativ. Inspiration till hur detta kan hanteras inom kommunala verksamheten kan hämtas från t.ex. Köpenhamn. **(7)**

Miljöförvaltningen anser att små kvarter och stor variation i bebyggelsen är viktigt för att skapa en attraktiv stadsdel. Graden av variation borde mätas genom att använda sig av gånghastigheten. En fotgängare som rör sig genom Hyllie borde inte bli uttråkad vid sin promenad. För att öka variation anser förvaltningen att byggemenskapet borde få möjlighet och stöd för att implementera projekt i södra Hyllie. **(8)**

Vid etableringen av skolor och förskolor behöver detaljplaner avsätta tillräckligt stor ytor per barn i enlighet med Miljöförvaltningens riktlinjer. **(9)** Vid samutnyttjandet av gårdsytor bör gården uppgå till minst 3000 kvm. Med hänseende till djurhållning, som kan vara aktuell särskilt i den södra delen av planområdet hänvisar Miljöförvaltningen till ett PM rörande hästar och bebyggelse i Malmö. Enligt denna rekommenderas skyddsavstånd (bl.a. 100 m mellan gödsel och förskola samt 50 m till hage) mellan förskola/skola och bostäder.

Miljöförvaltningen utgår ifrån att relevanta undersökningar är utfört innan eller under vidare planeringsprocesser med hänseende till buller från väg och järnväg, luft- samt markföroreningar. Detta kan t.ex. påverka placeringen av förskolor/skolor eller bostäder.

Miljöförvaltningen vill påpeka att bedömningen av miljö kvalitetsnormer för luft i miljökonsekvensbeskrivningen är felaktig. I beskrivningen står att miljö kvalitetsnormens årsmedelvärde för luft överskrids vid Annetorpsvägen och Pildamsvägen avsnitt B1 och B2. Underlagsrapporten från SWECO visar att det är miljömålet som överstigs och inte miljö kvalitetsnormen. **(10)**

Barnkonventionen har beaktats vid handläggningen av detta ärende på följande sätt. Planeringen för den nya stadsdel kommer ha stor påverkan på hur barn och unga kan använda staden och stadsrummet. Barn- och ungdomsperspektivet har beaktats vid skrivningen av yttrandet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Stadsbyggnadskontoret instämmer i att det av flera anledningar är en god idé att öppna upp kvarteren på valda platser. Detaljeringsnivån i den fördjupade översiktsplanen innebär att dessa öppningar inte syns på illustrationskartan, då denna endast en illustration som visar på en övergripande struktur och intention. De beskrivs dock under rubriken Bebyggelse. Slutgiltig struktur och utformning behandlas i kommande detaljplaneskeden och miljönämndens åsikter kommer beaktas vidare då.*
- 2. Stadsbyggnadskontoret delar miljönämndens åsikt och texten formuleras om för att klargöra detta.*

3. *Ambitionen med en grön stadsdel omfattar även kvartersmark, vilket beskrivs i kapitlet Grönstruktur och dagvatten, under rubriken övriga gröna miljöer.*
4. *I det fortsatta arbetet med detaljplaner för området finns möjlighet att studera hur dagvattensystem kan integreras i kvartersstrukturen. Rörelsestråket i kulturaxeln sträcker sig ut till yttre ringvägen, där detta rundar Erlandsro gård, som ligger utanför området för denna fördjupade översiktsplan. Väster om Erlandsro gård fortsätter Tygelsjöstigen vidare under yttre ringvägen och söderut i kulturlandskapet med cykelbana till Tygelsjö. Naturstråket blir en del av Lernackestråket, som sträcker sig vidare mot såväl Sibbarp västerut, som Lindängelund österut. Fortsatt utveckling av stråket är dock nödvändig för att detta ska användas och uppfattas som ett sammanhängande naturstråk.*
5. *Stadsbyggnadskontoret delar Miljönämndens åsikt att gatustrukturen behöver utvecklas vidare. Detta kommer ske i kommande planeringsprocesser.*
6. *Gatorna i södra Hyllie kommer att ha olika syfte och utformning. I kapitlet Trafik, under rubriken Gatunät, beskrivs de olika typerna av gator. Där beskrivs bland annat gränder, som inte kommer att ha rollen som en klassisk gata i traditionell bemärkelse.*
7. *Stadsbyggnadskontoret delar miljönämndens uppfattning om att olika former av tillfällig användning av marken är ett bra sätt att använda outnyttjade ytor och att detta bör främjas. Tillfällig användning i form av odling utövas redan på området av odlingsföretaget Stadsbruk, som är ett projekt i samarbete med bland annat Malmö stad. Dessutom har alla som bor i Hyllie blivit erbjudna varsin pallkrage med odlingsjord för att odla i liten skala.*
8. *Stadsbyggnadskontoret kan se stora fördelar med varierande kvarter och upplevelserika byggnader för att främja stadslivet och de icke motorburna trafikanterna. Kvartersstrukturen kommer att studeras vidare i delområden av södra Hyllie. Arbetet pågår med att ta fram gestaltungsriktningar för respektive delområde, för att skapa intressanta och trivsamma stadsmiljöer. Styrningen gällande utformning av respektive kvarter kommer att preciseras i detaljplaneskedet. Stadsbyggnadskontoret har en positiv inställning till byggemenskaper men står utan möjlighet att styra detta.*
9. *Vid planering av förskolor och skolor i Malmö utgår Stadsbyggnadskontoret från "Riktlinjer för friytor vid förskolor och skolor". I denna finns ambitioner gällande antal kvadratmeter friyta per barn och gällande minsta sammanhängande totala friytor.*
10. *Texten angående miljö kvalitetsnormer för luft i miljökonsekvensbeskrivningen korrigeras i enlighet med yttrandet.*

## Serviceämnden

### Sammanfattning

Serviceämnden ställer sig bakom översiktsplan för södra Hyllie, fördjupning av översiktsplan för Malmö men vill lyfta en synpunkt gällande påståendet att friliggande förskolor med automatik leder till en uppenbar risk för otrygga miljöer på kvällar och helger.

## Yttrande

Servicenämnden välkomnar förslaget till en översiktsplan för Södra Hyllie, fördjupning av översiktsplan för Malmö och noterar att det handlar om en väl genomarbetad plan.

### Trafik

Servicenämnden noterar särskilt att planen lyfter fram behovet av förskolor och skolor som viktiga samhällsfunktioner i den nydanande och attraktiva stadsdelen som här ska skapas. Skolornas strategiska och unika lägen i närheten av Hylliestation och annan kollektivtrafik ska ses som en extra stor kommunikationskvalitet i sammanhanget. "Skolan mitt i byn", tas upp i planprogrammet och metaforen känns därför extra relevant utifrån deras placering. Nämnden ser denna typ av kommunal service som positiva delar i hela planområdets utveckling. Samtidigt handlar det om en typ av verksamheter som periodvis genererar mycket intensiv biltrafik i samband vårdnadshavarnas lämnande och hämtande. **(1)**

Förskolor och skolor kräver trafiklösningar som främjar en effektiv kollektiv, gång- och cykeltrafik. En viktig aspekt är nollvisionen som beslutades av riksdagen 1997.

När det gäller cykling inom planområdet är det Tygelsjöstråket med sin mix av ett rekreativt stråk och ett befintligt pendlingsstråk som ska noteras som en särskild kvalitet. Utformningen kan mycket väl vara en förebild för cykelstråk i andra sammanhang.

### Förskolor och skolor

Servicenämnden noterar att det här handlar om att bygga flexibla byggnader med kombinationer som förskola/skola eller en variant av skola och kulturhus. Skapandet av mötesplatser i byggnader med flera funktioner bäddar för nya dimensioner och ett varierat användande över tiden. Servicenämnden ser fördelar i att Malmö stad skapar flexibla byggnader för förskolor och skolor. I den faktiska utbyggnaden av södra Hyllie är det viktigt att behovet av offentlig service tidigt kommer att beaktas. Förutom flexibla lösningar krävs det att det finns tillräckligt med plats för en framtida expansion på fastigheter som är avsedda för förskolor och skolor. Servicenämnden vill däremot ifrågasätta påståendet att friliggande förskolor med automatik leder till en uppenbar risk för otrygga miljöer på kvällar och helger. **(2)**

I samtliga tre fall har skolorna fått en förnämlig placering i anslutning till en park. Grönområdena är generösa och här lever planen upp till begreppet "Malmö parkernas stad". Tanken med ett samutnyttjande av grönytorna till pedagogik och rekreation känns därför rätt tänkt i förhållande till målsättningen att Malmö ska bli en tät, blandad, integrerad och grön stad.

### Vård- och LSS-boende

Även om behovet av förskolor och skolor är stort i Malmö är det, precis som planen beskriver det, angeläget att det även tas ett sikte på en åldrande befolkning. Servicenämnden noterar att vård och omsorgsfrågorna är belysta och att det enligt planprogrammet i ett framtida södra Hyllie även kommer att behövas plats för vårdcentral, vård- och LSS-boende. Vård- och LSS-boenden är funktioner som kan

komma att förvaltas av servicenämnden genom stadsfastigheter. När det gäller LSS-boenden bör dessa finnas i närheten av bra kollektivtrafik **(3)** eftersom de boende normalt inte har tillgång till en egen bil.

### Klimat

Stadsgestaltningsgreppet med att låta staden få ett distinkt möte mot odlingslandskapet är både tydligt och välbehövligt. Slättlandskapet möter en stad och i gränsområdet finns det plats för olika former av dagvattenhantering. Med tanke på klimatförändringar och tillhörande översvämningshot och stigande havsnivåer noterar servicenämnden att dagvattenfrågan särskilt tas upp i planprogrammet. Det är lika angeläget att frågan även ges ett särskilt fokus i ett senare sammanhang. **(4)**

Det är angeläget att kommande exploateringskrav och detaljplaner även skapar goda förutsättningar för en byggnation som bidrar med egenproduktion av energi och som klara klimatkontraktets olika krav med avseende på en låg energiförbrukning. Önskvärt är det även att byggnadens arkitektur främjar ett gynnsamt mikroklimat och att byggnaden kan bidra till områdets grönskande karaktär genom att exempelvis ha gröna tak.

### Social hållbarhet

Servicenämnden ser den fördjupade översiktsplanen som ett led i ett förverkligande av hela Hyllie. Kvaliteterna i planen ska även ses som en del av integrationsprojekt ur ett större perspektiv. Det handlar om att Hyllie bidrar till att länka samman det nya med redan befintliga och etablerade områden i Malmö. Servicenämnden noterar särskilt att Malmökommissionens rekommendationer har beaktats i planprogrammet med avseende på konsekvensbeskrivningar inom områden som social konsekvensbedömning och barnperspektivet. Planprogrammet nämner också att nybyggnationen har stora möjligheter att bidra till att Malmö södra och östra delar kommer att ingå i en utveckling mot att bli attraktivare för boende och näringsliv. Servicenämnden ser fram emot att Malmökommissionens intentioner på så sätt omsätts i praktik.

### Ekonomi

Servicenämnden har initialt ingen synpunkt på den redovisade tabellen över kommunalt investeringsbehov i offentlig service med avseende på objekten förskolor, skolor, vård- och LSS-boende.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Stadsbyggnadskontoret delar Servicenämndens åsikt att skolor och förskolor orsakar stora trafikmängder. Stadsbyggnadskontorets mål är att planera skolor och förskolor där majoriteten väljer att gå eller cykla. För att nå målet kommer det i detaljplaneskedet noga utredas var hämtning och lämning av barn med bil bör ske så att trafikmiljön blir trafiksäker, trygg och ger goda förutsättningar för barnen att gå och cykla. Stadsbyggnadskontoret kommer också att arbeta med olika Mobility Management-åtgärder kopplat till skolor och förskolor.*
- 2. Stadsbyggnadskontoret instämmer med Servicenämnden gällande vikten av att i tidigt skede planera för förskolor och skolor och för de ytor som dessa beräknas*

behöva. Antalet planerade förskolor och skolor i förhållande till aktuella befolkningsprognoser för området kommer att utredas vidare i det fortsatta arbetet så att rätt antal platser säkerställs i den kommande detaljplaneringen. Risken med otrygga miljöer kopplat till friliggande förskolor och skolor beror på vilken kontext dessa befinner sig i. Generellt gäller att en blandad stad med olika former av stadsliv under såväl vardag som helg, leder till tryggare miljöer. Texten omformuleras dock något för att bättre spegla detta.

3. Stadsbyggnadskontoret anser att det planerade kollektivtrafikenätet i Södra Hyllie kommer vara ett bra stöd till LSS-boenden. På sidan 23 redovisas kollektivtrafikförsörjningen. Målet är att alla bostäder ska ha en god och tillgång till kollektivtrafiken.
4. Hanteringen av dagvatten beskrivs i den fördjupade översiktsplanen under rubriken *Dagvatten i kapitlet Grönstruktur och dagvatten*. Mer detaljerade lösningar av hanteringen av dagvatten och skyfall ska utredas i den kommande planeringen utifrån ett helhetsperspektiv.

### Särskilt yttrande från Moderaterna i Servicenämnden

Översiktsplan för Södra Hyllie kommer att vara en förlängning av det som många numera förknippar med Hyllie Stationsområde. Här planeras cirka 6000 bostäder och runt 3000 arbetsplatser. Tillsammans med den befintliga byggnation som redan planeras i Hyllie, så kommer området att fylla en viktig funktion som centrum för södra Malmö. Med en välutbyggd och fungerande infrastruktur så kommer många stora arbetsgivare att vilja etablera sin verksamhet här.

Därför är det viktigt att parkeringsnormen anpassas så att den möter företagens behov samtidigt som det inte leder till några begränsningar för byggnationen av bostäder. Det är en avvägning som man inte lyfter i översiktsplanen och därför väljer vi att belysa frågan.

Vi vill samtidigt påtala vikten av våra infartsleder som är helt avgörande för att för att binda ihop södra Malmö med resten av staden där för stora ingrepp enbart kommer led till negativa påföljder. Därför bör förändringar av exempelvis Pildammsvägen göras med försiktighet så att trafikflödet inte påverkas på grund utav köbildning.

Vi tror på ett hållbart och miljövänligt Malmö som satsar på att ställa om. Där fokus ligger i att göra det bättre för gång, cykel och kollektivtrafik, snarare än att fokus ligger i att göra det sämre för barnfamiljer, pensionärer, funktionshindrade, och företagare som av olika anledningar är i behov av bilen.

### Sociala resursnämnden

#### Yttrande

Planområdet som översiktsplanen omfattar består i nuläget främst av jordbruksmark. I området planeras för 3000-4000 bostäder, lika många arbetsplatser, en stor park och en väl utbyggd kollektivtrafik. Planen innehåller kreativa lösningar på bostadsbyggande och skapandet av en attraktiv stadsmiljö. Planen består av en vision och fyra inriktningsmål. I inriktningsmål 1 *Kommunikationsnoden* beskrivs att

bebyggelsen ska utgöras av en tät och attraktiv stadsbebyggelse som ger goda förutsättningar för ett effektivt utnyttjande av kommunikationerna. Vidare framhålls att Hyllie ska bidra till ökad social hållbarhet genom fler arbetstillfällen och förbättrad tillgänglighet för människor att resa till och från arbetet. Här vill sociala resursnämnden framhålla att det är viktigt att beakta jämlikhets- och jämställdhetsperspektiv i detta sammanhang för att säkerställa att utvecklingen leder till faktiskt ökad social hållbarhet. Detta för att undvika att tillväxten främst gynnar vissa grupper och därmed riskerar att leda till ökade skillnader i regionen. Det är även viktigt att beakta den fysiska tillgängligheten. Översiktsplanen bör därför i ett större avseende beskriva hur området kan utvecklas så att personer med funktionsnedsättning har möjlighet att röra sig på egen hand och med kollektiva färdmedel samt hur den offentliga servicen ska anpassas så att den blir tillgänglig för alla som är i behov av den. **(1)**

För att översiktsplanen ska förverkligas krävs en omfattande nybyggnation då området idag främst består av jordbruksmark. Under inriktningsmål 3 *Integration* lyfts att nybyggnation är dyrt och att enbart ett fåtal har råd att bostätta sig i dessa områden. I målet framgår det att segregation ska motverkas genom att södra Hyllie ska koppla samman stora befintliga stadsområden som idag är fysiskt segregerade. Sociala resursnämnden vill här framhålla att det är av stor vikt att göra bostadsmarknaden tillgänglig för fler, särskilt i stora utbyggnadsområden. Det är även av vikt att området är tillgängligt för hela Malmös befolkning, inte bara utifrån handel, service och kultur utan även inom bostadsmarknaden. **(2)**

När det gäller byggnation av bostäder anser sociala resursnämnden att boende och service för de målgrupper som ingår i nämndens verksamhet behöver lyftas ytterligare. Det finns ett stort behov av LSS-bostäder i Malmö men även boenden för andra målgrupper såsom ensamkommande barn. **(3)**

I planförslaget lyfts att området ska ha tre bärande strukturer: kulturaxel, naturaxel och kollektivtrafik. Gällande kultur- och naturaxlarna framhålls att platsens historia med de äldre bebyggelserna ska bevaras, kulturhus ska byggas och grönstråk ska bevaras och utvecklas för att främja en rekreativ miljö. Sociala resursnämnden anser att det är positivt att planen har ett starkt fokus kring kultur och miljö och att den på ett visionärt sätt föreslår mötesplatser där konsumtion inte står i fokus. Vidare anser nämnden att det är positivt att planen på ett tydligt sätt strävar efter att skapa en klimatsmart stadsdel med många gröna inslag.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Stadsbyggnadskontoret anser att det planerade kollektivtrafikenätet i Södra Hyllie kommer vara ett bra stöd för samliga boende och verksamma i området. Målet är att alla bostadsområden kommer ha en gen och god tillgång till kollektivtrafiken. Lokalisering och tillgång till olika former av offentlig service är viktigt och kommer utredas vidare mer detaljerat i kommande planeringsprocesser.*
- 2. Genom att fysiskt knyta samman olika delar av staden underlättas rörelser och interaktion mellan stadsdelarna. Stadsbyggnadskontoret eftersträvar en så stor variation som möjligt vad gäller bostadstyper i Hyllie för att främja en bred sammansättning av boende i stadsdelen.*

3. *Behov av LSS-boende tas upp på s 20 och ska behandlas i den kommande detaljplaneringen.*

## Stadsområdesnämnd Väster

### Yttrande

Den fördjupade översiktplanen för södra Hyllie är en precisering av den kommuntäckande översiktplanen och ser till helheter, sammanhang och fysisk struktur. Området kommer att utgöra en betydande del av det framtida stadsområde Väster.

Hyllie planeras att bli Malmös andra stadskärna. 15 000 malmöbor kan komma att bo i Hyllie, varav c:a 6 000 i södra Hyllie. Utbyggnaden är viktig både i ett lokalt och regionalt sammanhang.

Nämnden anser att det är viktigt, i linje med huvuddragen i förslaget, att lyfta fram frågor om hur stadsvärden i form av bostäder, arbetsplatser, skolor, annan service och parker ska utvecklas. De fyra inriktningmålen *kommunikation, den goda jorden, integration* och *klimatekologiskt* som utgör de värden som ska prägla planeringen för södra Hyllie, ligger i linje med nämndens inställning. Den blandade bebyggelsen bestående av bostäder, service, arbetsplatser och möjlighet till naturupplevelser och rekreation, utgör grunderna i en hållbar stadsplanering.

Nämnden vill framhålla vikten av att ambitionerna för ett socialt hållbart Malmö kommer till uttryck i planering och genomförande av södra Hyllie. För att detta ska komma till stånd poängteras tidig och fortgående dialog med civilsamhälle, näringsliv och boende i omgivande områden. För att ambitionerna, ur ett barnperspektiv, ska få de bästa förutsättningarna, bör fortsatt planering ske i nära samarbete med de tre utbildningsförvaltningarna.

Nämnden instämmer i den fördjupade översiktplanens ambitioner att Hyllie ska vara föregångare vad gäller miljöområdet. Tillsammans med satsningar på de så kallade kultur- och naturaxlarna och kollektivtrafiken, uppnås viktiga delar i ambitionerna för ett socialt hållbart Malmö, bland annat ur jämställdhets- och antidiskrimineringsperspektiv, men även miljömässigt. Övergången från tät stad, genom det som benämns grönt bryn, till kulturlandskap med befintlig bebyggelse, utgör ett smidigt sätt att integrera bebyggelse inom området såväl som med omgivande områden.

Nämnden stödjer tanken på att parken planeras som området viktigaste stadsrum. Bebyggelsen ska vändas mot parken, vilket medverkar till att parken redan från början kommer att uppfattas som en integrerad del av bebyggelsen.

Nämnden tillstyrker synsättet att prioritera vägar för gång-, cykeltrafik och kollektivtrafik, men med planering för nyttotrafik och tillgänglighet i övrigt. Parkering erbjuds framförallt underjordiskt eller i parkeringshus.

Planeringen av vägarna ska bidra till sammanlänkning med de omgivande områdena snarare än de barriäreffekter som idag finns längs till exempel Pildammsvägen. Nämnden har förut tillstyrkt ombyggnad, av den del av Pildammsvägen som löper längs Holma, till stadsgata, och anser att fortsättningen på den del som kommer att löpa längs Hyllie följdriktigt byggs om i enlighet med detta. Hyllie Boulevards

förlängning och utformning som grön parkgata utgör en viktig länk mellan det täta Hyllie centrum och den planerade parken.

Nämnden framhåller vikten av att i nya bebyggelseområden ta tillvara de historiska markeringar som finns i det nuvarande kulturlandskapet. Behållandet av Almviksvägens flerhundraåriga sträckning är i det perspektivet en värdefull tillgång som dessutom bidrar till en uppbyggnad av den mer strikta gatunätsdragningen som annars gärna präglar nybyggnadsområden. Sveriges längsta pilallé, Tygelsjöstigen, som binder ihop Hyllie med Tygelsjö, är en ytterligare värdefull del. Ambitionen att bevara Bunkeflo by, som just by, manifesteras tillfredsställande i planen genom så kallade respektavstånd.

Nämnden vill framhålla möjligheten att använda sociala klausuler i planeringen av upphandlingar för byggnation och annat kommande arbete. Samverkan med aktörer i byggbranschen som bejakar det sociala perspektivet kan skapa goda förutsättningar för arbetstillfällen för boende kring området.

Nämnden ser med tillfredsställelse på existensen av det klimatkontrakt som tecknats 2011 mellan Malmö stad, E.ON och VA SYD som en del i ambitionerna med att skapa en klimatneutral stad och försörjning av förnybar energi.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*1. Synpunkterna beaktas.*

## **Tekniska nämnden**

### **Sammanfattning**

Tekniska nämnden har av stadsbyggnadskontoret fått utställningsförslaget "Översiktsplan för södra Hyllie" på remiss. Planen har tidigare varit på samråd där tekniska nämnden lämnat synpunkter.

### **Yttrande**

#### Bakgrund

Från stadsbyggnadsnämnden har för kännedom och synpunkter översänts bifogat utställningsförslag för Översiktsplan för södra Hyllie (juni 2015). Planen har tidigare varit på samråd där tekniska nämnden lämnat synpunkter. Dokumentet är resultatet av tidigare samrådshandling Översiktsplan för södra Hyllie samt inkomna synpunkter på samrådsförslaget. Inkomna samrådssynpunkter gav ett generellt stöd för planförslaget. I utställningsförslaget har alternativa förslag tagits bort, en av huvudgatorna har flyttats och detaljeringsgraden har i några fall minskat.

Planområdet, södra Hyllie, bedöms få en avgörande roll för Hyllie när det är fullt utbyggt. Området kring Hyllie station, som bebyggs nu, kommer att bli stadsområdets hjärta och södra Hyllie ska bli dess lungor. Inom planområdet planeras för 3 000-4 000 bostäder, lika många arbetsplatser, en stor central park och tre grundskolor. Det är en betydande andel av det bostads- och sysselsättningsbehov som Malmö har de



kommande åren. Tekniska nämnden vill framhålla att det är viktigt att fortsätta bygga ut Hyllie som en tät och blandad stad som stärker hela Malmö.

Med hjälp av de synpunkter som kommer fram under utställningen kommer avvägningar och preciseringar att ske och ett slutligt förslag att sammanställas. Detta slutliga förslag kommer att presenteras för stadsbyggnadsnämnden, kommunstyrelsen och slutligen även kommunfullmäktige för antagande sommaren eller hösten 2016.

### Planförslaget

Den fördjupade översiktsplanen för södra Hyllie är ett ambitiöst arbete som tar avstamp i mötet mellan den befintliga staden och Söderslätt och med en tanke om en stad uppbyggd kring en naturaxel och kulturaxel. Planen har omarbetats en del och kortats ned sedan samrådsförslaget. Arbetet har kompletterats med nytt kartmaterial och illustrationer. På det sättet har förslaget blivit tydligare och mer överskådligt. De stora och viktiga dragen framgår bättre och detaljerna blir underordnade. Planen kommer att fungera som ett bra stöd och underlag i den fortsatta utvecklingen av södra Hyllie.

Hyllie är tänkt att bli en grön men samtidigt tät stad med maximerad bebyggelse. Det kommer att innebära stora utmaningar i den fortsatta planeringen att skapa förutsättningar för att genomföra denna gröna vision. Planeringssituationen blir komplex där frågor om samutnyttjande av ytor, ledningsdragnings, höjdsättning, trafikytor, angöring och många andra frågor måste redas ut i detalj. Risken är annars stor att förutsättningarna för att skapa gröna miljöer går förlorad under genomförandeskedet.

Hänsyn till barnperspektivet behöver även genomsyra den fortsatta planeringen av området. Även vikten av tillgänglighet för alla, såväl fysiska som kognitiva/neurologiska funktionshinder, behöver vägas in.

Planen bör beskriva hur hänsyn ska tas till ekosystemtjänster samt hur de ska utvecklas i södra Hyllie. En ekosystemtjänstanalys bör göras för att identifiera befintliga ekologiska, eller ”gröna”, värden och tillgodose kommande behov. Det är viktigt att tidigt i planprocessen upptäcka och hantera potentiella målkonflikter samt att förhindra att olika ekosystemtjänster påverkar varandra negativt.

Översiktsplanen slår fast att ekosystemtjänster (de nyttor av park, natur och grönska som människan på olika sätt använder) ska värderas, beaktas och stärkas i stadsplaneringen så att dess värden och funktioner inte försämras. Enligt de nationella miljömålen 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 skäligenast år 2018. Stadsbyggnadskontoret har under 2014-15 utrett hur ekosystemtjänster och biologisk mångfald kan införlivas i planeringen i Malmö (MEST-plan, juni 2015). **(1)**

Föreslagna skolor, kulturhus mm ligger i förslaget på ett band tätt samlat - mest omgivet av kontor och ett mindre antal bostäder. Detta är bra ur samordningssynpunkt men kräver stor omsorg i det fortsatta planarbetet för att bli bra ur olika aspekter som t ex tillgänglighet, trygghet och trivsel.

Ett gestaltningsprogram bör tas fram även för den offentliga miljön, inte bara för bebyggelsen. **(2)**

## Trafikfrågor

En av de bärande strukturerna i planförslaget är kollektivtrafik (s 12). På sidan 22 står det även att trafiksystemet är avgörande för att minska södra Hyllies klimatpåverkan och därför ska gång-, cykel- och kollektivtrafik gynnas. Detta är mycket bra och viktiga ställningstaganden, men de återspeglas inte tillräckligt i de förslag för trafiksystemen som presenteras. **(3)**

Enligt Trafik- och Mobilitetsplanen, som är på väg att antas i Kommunfullmäktige, så är målbilden för år 2030 för färdmedelsfördelningen i Hyllieområdet följande (värden för dagens färdmedelsandel enligt resvaneundersökningen 2013 anges inom parentes): Bil: 30 % (56 %), Kollektivtrafik: 30 % (14 %), Cykel: 20 % (12 %) och Gång: 20 % (18 %). Detta innebär stora ökning av kollektivtrafikresor och cykelresor för att nå målen, där bebyggelseplaneringen har en avgörande roll för att skapa förutsättningar för ett hållbart resande.

Generellt känns den lokala stadsmiljön prioriterad före de övergripande trafiknäten, där kopplingar saknas till den övergripande planeringen och befintliga staden. Detta behöver tydligare samplaneras för att få helheten för hela området att fungera tillsammans med den existerande bebyggelsen och strukturen för befintliga områden runt Hyllie. **(4)**

### *Gatstruktur*

Bredden på gränderna bör vara mer än 6 meter **(5)** om alla funktioner ska få plats inklusive förgårdsmark (sid 29).

Gränden i söder som går genom naturområdet bör tas bort **(6)**, då det inte är önskvärt med någon sorts gata som går igenom naturområdet.

### *Kollektivtrafik*

Det saknas en beskrivning över befintlig kollektivtrafik samt koppling mellan utbyggnadsplanerna och behovet av utökad kollektivtrafik. **(7)** Detta kan vara svårt att precisera, men en generell redogörelse bör finnas med.

Även om Hyllie station inte ligger inom aktuellt område så behöver dess betydelse för området lyftas fram, särskilt vad gäller kopplingar söderifrån till och genom planområdet. Hyllie station är en viktig både regional och lokal knutpunkt och kommer i framtiden att bli än viktigare när fler linjer förläggs hit. Knutpunkten Hyllie bör därför på ett bättre sätt beskrivas i planen utifrån de synpunkter som tekniska nämnden framfört i yttrandet i samrådsskedet (trafiksäkerhet, framkomlighet, genhet, logiska sträckningar från närliggande områden). **(8)** Redan idag är Hyllie station den femte största tågstationen i Skåne för Skånetrafikens resenärer, med cirka 15700 på- och avstigande per dag. Dessutom är det den sjätte största stadsbusshållplatsen i Malmö (efter Malmö C, Värnhem, Södervärn, Triangeln, Gustav Adolfs torg) med över 8000 på- och avstigande per dag. Samtidigt så trafikeras Hyllie av tre regionbusslinjer.

Alternativ A för kollektivtrafiken är placerat mitt i planområdet och når på så sätt många boende och verksamheter. Dock bör det påpekas att det är svårt att bedriva modern kollektivtrafik i ett stråk med så skarpa svängar och kurvor. Det krävs stora

radier och plats för svep vilket kan göra det svårt att få till stånd en stadsmässig utformning. Till exempel så verkar svepet vid 90-graderskurvan vid parken inte vara illustrerat **(9)**. Hastigheterna begränsas också kraftigt av denna utformning, vilket minskar kollektivtrafikens konkurrenskraft och attraktivitet. Kollektivtrafiken måste ges förutsättningar att vara bekväm, attraktiv och gen **(10)** för att vara attraktiv och konkurrenskraftig gentemot biltrafiken. Risken är annars en ökad biltrafik.

Alternativ B för kollektivtrafiken utgår från dagens stråk för regional busstrafik. Vid ett fullt utbyggt Hyllie är denna trafikering olycklig då avståndet till bebyggelsen i de västra delarna blir påtaglig. Kvarstår alternativ B som ett eget alternativ eller endast som komplement? **(11)** Eftersom Hyllie redan idag trafikeras av tre stadsbusslinjer och tre regionbusslinjer samtidigt som området byggs ut med nya områden som behöver kollektivtrafikförsörjas och Hyllie som viktig både regional och lokal knutpunkt stärks är det viktigt att det finns möjligheter till utökad kollektivtrafik i området. Det innebär att det behöver finnas flera alternativa körvägar in till Hyllie stationstorg, hållplatsmöjligheter samt vändmöjligheter söder om Hyllie stationstorg. **(8)** Idag vänder både linje 8, 170 och 300 i den provisoriska vändslingan söder om Hyllie stationstorg. Var är tanken att dessa bussar ska vända i framtiden?

### *Cykeltrafik*

Gör gärna samma uppdelning för cykeltrafiken som för kollektivtrafiken med regional- respektive lokal cykeltrafik samt den kompletterande rekreativa cyklingen. **(12)** Regional cykeltrafik innefattar, som planen uppmärksammat bra förövrigt, cykelpendlingen. Lokal cykeltrafik fokuserar mer på cyklingen inom området och bör utgå framförallt från barns behov av att nå sina målpunkter, tex förskolor och skolor. Rekreativ cykling är just rekreativ och sker helt avskilt från motorfordonstrafik (så mycket det går i alla fall) och fokuserar inte alls på att nå vissa målpunkter (såvida det inte är rekreativa målpunkter förstås).

Betydelsen av att koppla ihop nätet öst-västligt ur ett pendlingsperspektiv där Almviksvägen spelar en avgörande roll för att sammanbrygga Bunkeflo med både Hyllie och Svågertorp behöver betonas. Även om det är utanför planens gränser är det viktigt att den nya cykelinfrastrukturen kopplas hela vägen till befintlig cykelbana väster om Vintrie by. Med en sådan koppling ges även Hyllieborna en bättre cykelkoppling till havet. **(13)**

Tygelsjöstigen är en renodlad rekreativ sträckning där merparten av sträckan är och ska vara grusad och därmed inte vinterunderhålls och bör därmed inte heller klassas som pendlarstråk. **(14)**

Alla skolor och förskolor ska ha en separerad cykelbana hela vägen till entrén. Trygghet är nyckeln för att förändra den negativa trenden med ett minskat cyklande hos barn och ett ökat skjutsande från föräldrar. **(15)**

Cykelfartsgator är inte möjligt i Sverige ännu (s 25). Vad är Plan B? Att använda gångfartsområde på ett prioriterat pendlingsstråk är ingen bra lösning eftersom det på gågator och gångfartsområden är det på gåendes villkor som all fordonstrafik ska ske, även cykeltrafik. Underlaget för cykel ska vara asfalt oberoende val av reglering. **(16)**

Det finns ett stort behov av fler platser för cykelskolor i Malmö. Det är därför positivt att det även lyfts i Hyllie.

### *Godstrafik*

Det finns generellt väldigt lite i planen om tunga fordon (förutom bussar). Beskrivning av hanteringen av citylogistik/logistikupplägg/e-handel/varuleveranser saknas. **(17)**

### *Parkering*

Även tunga fordon bör hanteras i planen vad gäller angöring – exempelvis leveranser och sophämtning. Detta påverkar utformningen. Parkeringsfickor bör till exempel dimensioneras för angöring med tunga fordon (12 meter långa fordon – fickor på åtminstone 14-15 meter) annars riskeras dubbelparkering utanför fickorna vid leveranser. **(18)**

### *Buller*

I och med ny förordning om trafikbuller (2015:216) som trädde i kraft 1 juni 2015 har riktvärdena för buller vid bostadsbyggnader förändrats. Denna förordning ska tillämpas i nya detaljplaner. I Översiktsplanen för Södra Hyllie hänvisas till tidigare riktvärden för buller vilket eventuellt inte kommer att överensstämma med de krav som kommer att ställas i kommande detaljplaner. **(19)**

För de grundskolor och förskolor som planeras i området måste hänsyn tas till bullersituationen på skolgårdar och lektytor utomhus. En genomtänkt planering av dessa ytor gör det möjligt att undvika att det skapas ytor som utsätts för höga ljudnivåer. Placering av byggnader i förhållande till gator och uteytor spelar stor roll.

### Grönstrukturfrågor

Kontoren ser positivt på den övergripande grönstrukturen med en central stadsdelspark och den öst-västliga naturaxeln. De resonemang om gröna kvaliteter som förs i kapitlet ”Grönstruktur och dagvatten” bör tydligare genomsyra även texter och visionsbilder i kapitlet ”Tät och blandad stadsbebyggelse”. **(20)** Visionsbilderna för stadsdelsparken överensstämmer dåligt med hur parkens innehåll beskrivs i texten. Parken är tillräckligt stor för att rymma flera olika upplevelsekaraktärer och rumsligheter. Bilden ger intryck av en öppen gräsmatta med träd i kanten (visionsbild sid 13 och 21).

Begreppet ”urban natur” används som begrepp vid beskrivning av naturaxeln. Det är otydligt vad som egentligen avses med urban natur. Med tanke på den planerade exploateringen bör målsättningen vara att naturaxeln ska kunna erbjuda riktiga naturupplevelser. **(21)**

I den nordvästra delen, väster om Tygelsjöstigen och söder om Kulturhuset, har ett område för byggnation tillkommit sedan samrådsförslaget. Det innebär att stadsdelsparken har blivit mindre till ytan. Om stadsdelsparken ska bli mindre än sagts är det extra viktigt att gröningarna i resten av området inte blir för små. Här ska viktiga funktioner få plats som t ex områdeslekplatser.

Önskvärt är att få en grön koppling mellan Hyllie stationstorg och stadsdelsparken. I fortsatt arbete med tomten för kulturhuset/skolan bör möjligheten studeras vidare.

Det kommer att krävas lekplatser på i princip samtliga föreslagna parkytor i planen om stadens lekplatsprogram ska följas. Flera av gröningarna i illustrationen är för små. En områdeslekplats kräver en yta på ca 800 – 1000kvm. Gröningarna behöver vara större än så för att också kunna tillgodose behovet av parkyta att vistas på. I den stora stadsdelsparken bör en större stadsdelslekplats rymmas, eller kanske t.o.m. en temalekplats. Det kommer att kräva minst 3000 kvm. **(22)**

Avsnittet om sportanläggningar bör hänvisa till programmet Aktiva mötesplatser. **(23)** Stadsdelsparken bör inrymma både en större multifunktionell aktivitetsyta på 1000-4000 kvm och ett större utegym, vilket programmet anger ska finnas inom 500 meter från bostaden. Även tillgång till markerad promenad- och motionsslinga ska finnas inom 500 meter. **(24)**

Sid 28: I Hyllie har staden försökt stimulera byggherrarna att anlägga grön förgårdsmark till sina fastigheter. Erfarenhet vid Hyllie allé har visat att en meter är för liten yta för att få till grön förgårdsmark. 1,5 meters bredd ökar förutsättningarna betydligt för att skapa gröna förgårdsmarker. Då skapas också förutsättningar för t ex cykelparkering på kvartersmark längs med fasad. **(25)**

Av såväl kulturhistoriska, biologiska och ekonomiska skäl är det viktigt att inte glömma bort de gröna värden som redan finns i området. Hela området är kraftigt vindutsatt och all vegetation som kan bevaras är av stort värde. Som exempel kan nämnas vegetationen runt Getsbogård. Den ligger alldeles i anslutning till Tygelsjöstigen och bör bevaras. **(26)**

Det finns ett stort pedagogiskt och upplevelsemässigt värde i att låta dagvattnet hanteras med öppen lösning i hela stadsdelsparken och vidare ut i naturstråket. Kopplingen mellan stadsdelsparken och naturaxeln blir då en viktig länk att ta hänsyn till. I fortsatta studier måste mätten säkerställas så att det blir en visuellt tydlig och attraktiv koppling mellan naturaxeln och kulturaxeln. **(27)**

#### *Dagvattenhantering och skyfall*

Skyfallsfrågan tas upp enligt följande: ”Dimensionering av fördröjningsvolym för området görs för ett 10-års regn och där det har tagits hänsyn till ökad nederbörd på grund av klimatförändringar. I stadsdelsparken krävs en volym på ca 1000 m<sup>3</sup> och i naturaxeln en volym på ca 7000 m<sup>3</sup> för att klara fördröjningen. I dessa beräkningar är reglervolymer ca 1 meter (vattnet tillåts stiga en meter vid ett 10-års regn). Utöver att titta på att dagvattensystemen ska fungera väl vid det dimensionerande regnet måste området säkras mot extrema vädersituationer”. Det saknas dock i Översiktsplanen för södra Hyllie hur detta ska göras, vilket behöver kompletteras. Parken mitt i området borde dock ha potential att hantera detta. Det räcker heller inte att bara dimensionera för ett 10-års regn. Jämför med Översiktsplan för Nyhamnen som är mer ingående kring detta. **(28)**

#### *Kommunal service*

Förskoleenheterna ska variera i antal barn/enhet. Möjlighet ska ges till större enheter (omfattande minst 160- 200 barn) även i den täta bebyggelsen/staden. Ur ett stadsplaneringsperspektiv innebär stora förskolor dock en risk för stora trafikmängder **(18)** vid förskolorna som ställer större krav på trafikinfrastrukturen, bland annat för att hantera trafiksäkerhetsrisker och trygghetsproblem. Skjutsande föräldrar är redan idag ett stort problem vid många förskolor. Samtidigt så kan stora, tomma lokaler

upplevas som otrygga under kvällstid. Dessa konsekvenser måste därför beaktas noggrant i detaljplaneringen. **(29)**

### Genomförande

De föreslagna strategierna för genomförandet har tagits fram i samråd med Fastighetskontoret som är ansvariga för genomförandet och exploateringsekonomi. De följer intentionerna med Hyllies utveckling i övrigt.

Tanken med en övergripande kulturaxel och naturaxel är bra. I fortsatt arbete med genomförandet kommer det att krävas stora investeringar och satsningar från stadens sida. Det kommer att innebära en utmaning för stadens ekonomi och alternativa finansieringsmodeller kan behöva studeras för att visionen ska uppnås.

Fastighetskontoret anser att huvudprincipen för etapputbyggnaden är att bygga från norr till söder, dels för att hålla ihop exploateringen och de nya etapperna stärks av det redan befintliga. Sedan är det viktigt att i vissa fall kunna vara flexibel och möta omvärldens behov. Där kan finnas viktiga utbyggnader som stärker sambanden mellan Vintrie Park och Svågertorp ur ett näringslivsperspektiv.

”Genomförande på kvartersmark” (s41): I en förprojektering bör även ledningars placering, körspårutredning och gatusektioners mått ingå.

Sid 47 ”Tabell”: Kostnader för huvudgator och uppsamlingsgator är väldigt lågt beräknade.

Stycket om förtida investeringar visar på de viktiga ställningstaganden som krävs i den framtida exploateringen av Hyllie. Stadens ekonomiska förutsättningar kommer att vara avgörande för hur dessa ställningstaganden blir.

### Övrigt

Övriga synpunkter såsom uppdateringar av text och kartor och mindre justeringar har lämnats över direkt till stadsbyggnadskontoret. **(30)**

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. När planförslaget utarbetades var arbetet med ekosystemtjänster inte lika etablerat som det är idag. Fördjupat arbete med ekosystemtjänster kan med fördel hanteras i kommande planeringsprocesser.*
- 2. Gestaltungsriktningar för de olika delområdena ska utarbetas och kan med fördel även inkludera den offentliga miljön i samarbete med de tekniska förvaltningarna.*
- 3. Tankarna att integrera de mer hållbara trafikslagen i tidigt planeringsskede ledde exempelvis till spårvagnsreservat och integration av Tygelsjöstigen som cykelstråk. Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att arbetet behöver fördjupas. Frågorna ska i kommande planeringsskeden tillsammans med berörda förvaltningar.*
- 4. Kopplingarna till den övergripande planeringen och resten av staden är gjorda enligt översiktsplan för Malmö. Kopplingarna studeras vidare mer detaljerat tillsammans med berörda förvaltningar i kommande planeringsskeden.*

5. *Stadsbyggnadskontoret anser att bredden på gränderna bör vara flexibla. De angivna måtten finns med i dokumentet för att beskriva en möjlig sektionsbredd. Måtten är inte bindande och behöver anpassas från plats till plats. Gränder ska vara smala gator med stort samnyttjandet av ytor och som utformas på sådant sätt att de inte upplevs inbjudande för biltrafik. Exakt mått hanteras i detaljplaneskedet.*
6. *Gränden som är illustrerad i parken utgörs av Ekströms vägs befintliga sträckning. Lämpligheten med en körbar väg tvärs genom naturområdet är tveksam och sträckningen bör utredas vidare i detaljplaneskedet.*
7. *Utbyggnadsplanerna för kollektivtrafik beskrivs i FÖP:en enligt de ramar och förutsättningar som var aktuella när dokumentet arbetades fram. En översiktsplan skall ligga till grund för kommande planering under en lång tid framöver och utförliga beskrivningar av befintliga förutsättningar, såsom aktuella kollektivtrafiklinjer, blir snabbt inaktuella, särskilt i ett utbyggnadsområde som Hyllie.*
8. *Stadsbyggnadskontoret beaktar Tekniska nämndens åsikt att både dagens kollektivtrafik och stationens funktion som trafiknod kunde beskrivas tydligare. Hyllie C samt stationstorget befinner sig dock utanför planområde och därför har bedömningen gjorts att angränsningen i beskrivningen är tillräcklig utifrån översiktsplanens syfte.*
9. *Spårvagnsreservatet inklusive svepet i parken dimensioneras efter kommande behov. Svepets mått beror på fordonstyp och hastighet. Svepet kommer att detaljstuderas i senare planeringsarbete. Reservatet ger möjlighet till flera alternativ.*
10. *Stadsbyggnadskontoret delar Tekniska nämndens åsikt att kollektivtrafiken måste ges förutsättningar att vara bekväm, attraktiv och gen.*
11. *Inför antagandeskedet har alternativen för kollektivtrafikdragning inklusive spårväg renodlats till endast ett alternativ. Stadsbyggnadskontoret förordrar det tidigare alternativ A som huvudalternativ, alltså kollektivtrafik i Hyllie Boulevards förlängning.*
12. *Stadsbyggnadskontoret anser att cykelnätet inte behöver vara lika differenserat som nätet för kollektivtrafiken. Uppdelning mellan pendlings- och rekreativ cykeltrafik ger en tydlig framtidsbild som lämnar möjligheter tillräckligt öppna för att kunna utforma cykelvägarna i detaljplan- och bygglovsleden anpassat till den enskilda sträckan.*
13. *Den öst-västliga kopplingen för cykeltrafiken över planens gränser beskrivs i stadens översiktsplan, men är också till stora delar utläsbar på kartan på sidan 25.*
14. *Stadsbyggnadskontoret anser att Tygelsjöstigen kommer att uppfylla funktion både som pendlingsstråk och för rekreativ cykling. Cyklister kommer att ha möjlighet att välja andra vägar i fall att Tygelsjöstigen inte motsvarar framkomlighetsbehovet.*
15. *Stadsbyggnadskontoret delar Tekniska nämndens åsikt att skolor och förskolor bör ha en separat cykelbana hela vägen till entrén. Frågan hanteras vidare i detaljplaneskedet.*
16. *Cykelgator är en möjlighet som kan bli verklighet inom den tid som översiktsplanen tar ansats för.*

17. *Stadsbyggnadskontoret delar Tekniska nämndens åsikt att en beskrivning av hur citylogistik och leveranser ska hanteras behöver tillfogas. Dokumentet justeras på s 22.*
18. *Parkeringsbehov för tunga fordon beror mycket på kvartersstrukturen och funktioner inom kvarteret. Förutsättningarna är inte tillräckligt detaljerade för att utgöra underlag till en prognos i nuläget. Frågan ska hanteras i senare planeringskede.*
19. *Texten ändras i enlighet med synpunkten.*
20. *Stadsbyggnadskontoret har av tydlighetskäl valt att dela upp innehållet i översiktsplanen där fokus på olika ämnesområden ligger under respektive avsnitt. Avsnitten ska läsas ihop för att därmed ge en helhetsbild av planförslaget.*
21. *Begreppet urban natur syftar till riktiga naturupplevelser i en urban kontext.*
22. *Stadsbyggnadskontoret delar tekniska nämndens uppfattning om att gröningarna inte får bli för små och att lekplatser behöver inrymmas i dessa. Illustrationskartan är endast en övergripande illustration som ger en översiktlig bild av möjlig framtida struktur. Diskussion kring mått på lekplatser och gröningarnas storlek kommer att föras vidare i detaljplaneskedena.*
23. *Programmet "Aktiva mötesplatser" kan med fördel tillämpas i kommande planerings- och genomförandeprocesser.*
24. *Stadsdelsparkens innehåll och funktion kommer att förtydligas i detaljplan som omfattar stadsdelsparken.*
25. *Stadsbyggnadskontoret delar Tekniska nämndens åsikt att förgårdsmarken bör vara minst 1,5 m. Dokumentet kommer att anpassas efter gatukontorets kommentar. Förgårdsmarkens bredd kommer i den vidare planeringen att studeras i respektive detaljplan.*
26. *Stadsbyggnadskontoret delar Tekniska nämndens åsikt att befintlig vegetation i största möjligaste mån bör bevaras. Hur detta hanteras i respektive fall kommer att studeras i den detaljplan som är aktuell för respektive område.*
27. *Stadsbyggnadskontoret delar Tekniska nämndens åsikt och de mått som krävs för att få kopplingen att fungera ska fastställas i detaljplan för området.*
28. *Kapitlet grönstruktur och dagvatten kompletteras med information kring hur hanteringen av skyfall generellt bör hanteras inom området för den fördjupade översiktsplanen.*
29. *Stadsbyggnadskontoret delar Tekniska nämndens åsikt att skolor och förskolor orsakar stora trafikmängder. Stadsbyggnadskontorets mål är att planera skolor och förskolor där majoriteten sedan väljer att gå eller cykla. För att nå målet kommer kontoret att i detaljplaneskedet noga utreda var hämtning och lämning av barn med bil bör ske så att trafikmiljön blir trafiksäker och trygg och ger mycket goda förutsättningar för barnen att gå och cykla. Stadsbyggnadskontoret kommer också att arbeta med olika Mobility Management-åtgärder kopplat till skolor och förskolor.*
30. *Stadsbyggnadskontoret beaktar de övriga synpunkterna.*



## Reservation från Moderaterna och Liberalerna i Tekniska nämnden

### Yttrande

I tekniska nämndens yttrande saknas tillräckligt fokus på förtätning. Utan att beskriva konsekvenserna för möjligheten att skapa fler bostäder i området har förvaltningen många förslag till utökade grönområden, lekplatser och yta för motion.

De gröna ytorna är viktiga, likaså möjligheten till lek och motion, men för att kunna uppnå dessa värden måste stadsbyggnadsnämnden på allvar visa att man vill medge en högre bebyggelse i stationsnära områden.

Som våra allianskollegor skrev i sitt särskilda yttrande i SBN redan i november 2014 måste exploateringsgraden för området i närheten av kollektivtrafik vara hög. Detta medför också att i de södra delarna av Hyllie, där man börjar närma sig Svågertorps station, måste exploateringsgraden ökas för att uppnå största möjliga nytta av de stationsnära lägena.

Vi ser inte att dessa synpunkter vägts in i utställningsförslaget och då förvaltningarna, genom flera förslag till markanvändning som inskränker mängden byggbar mark utan att påtala att konsekvensen måste bli högre hus, ser vi oss nödsakade att yrka avslag på yttrandet. Först när vi ser att önskemålen om en tät, hög och grön stadsdel infrias kan vi biträda förslagen om ytterligare yta för annat än byggnationer.

Då vi ej får gehör för vårt yrkande, anför vi härmed reservation.

## Regionala tillväxtnämnden

### Inledning

Region Skåne har ansvar för det regionala tillväxtarbetet och transportinfrastrukturplaneringen i Skåne och där med framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin, näringslivsprogram och den regionala trafikinfrastrukturplanen. Region Skåne är också sedan 2012 regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för att ta fram långsiktiga mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Genom Skånetrafiken är Region Skåne den största beställaren av skånsk kollektivtrafik.

Region Skåne har inom Strukturbild för Skåne sedan 2005 arbetat med att konkretisera det regionala utvecklingsarbetet för att tydligare koppla samman den regionala utvecklingsstrategin och kommunernas översiktsplanering. Inom ramen för arbetet har ett flertal rapporter och TemaPM tagits fram som underlag och stöd i kommunernas arbete samt strategier för Det flerkärniga Skåne. Region Skåne yttrar sig över förslag till fördjupad översiktsplan för Hyllie utifrån ovanstående ansvar.

Södra Hyllie ska rymma 3000-4000 bostäder, lika många arbetsplatser, tre skolor och en stadsdelspark. Hyllie ska vara Öresundsregionens klimatsmartaste område och utgöra en attraktiv stadskärna med mycket grönska som lockar boende och företag, både nationellt och internationellt. Stadslivet ska präglas av variation i form av livaktig handel, stora evenemang och pulserande stadsgator som kontrasteras mot rekreativa parker, lugna gångfartsgator och trygga skolmiljöer. Hyllies centrala plats i regionen

ska ge en internationell karaktär men med en tydlig egen identitet: öresundskt internationell.

## **Yttrande**

Region Skåne ser positivt på Malmö stads förslag om att utveckla Hyllie med en tät blandning av bostäder, arbetsplatser och andra samhällsfunktioner. Övergripande ligger den fördjupade översiktsplanen i linje med så väl Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det Öppna Skåne, som strategier för Det flerkärniga Skåne. Särskilt ställningstaganden som handlar om att stärka Skånes relation inom Öresundsregionen samt att skapa socialt hållbara, attraktiva miljöer som erbjuder hög livskvalitet.

### Kollektivtrafik

Region Skånes anser att synpunkterna gällande kollektivtrafiken kvarstår sen samrådet, dessa synpunkter har ej arbetats in i utställningsförslaget. Ur kollektivtrafiksynpunkt anser Region Skåne att översiktsplanen inte tar höjd för att skapa en attraktiv kollektivtrafik söderut från Hyllie. **(1)**

Hyllie station får med det nya utbyggnadsområdet en ökad regional betydelse som mål- och bytespunkt för kollektivtrafiken. Malmö stad har här möjlighet att i ett mycket tidigt skede planera stadsbebyggelse där så väl lokal som regional kollektivtrafik får en prioriterad roll.

### *Spårburen trafik*

Stråket Malmö-Vellinge-Näset utgör ett av regionens starkaste pendlingsstråk, med ett uppenbart anspråk på att i framtiden kopplas in mot närmaste järnvägsstation, Hyllie station. Stråket är så starkt att spårburen kollektivtrafik är klart relevant att överväga inom en överskådlig framtid.

En av strategierna för Det flerkärniga Skåne handlar om att kollektivtrafiken ska vara strukturbildande för att den ska kunna bli så attraktiv som möjligt. Region Skåne vill trycka på att det i detta tidiga skede vore möjligt att planera in effektivare dragningar mot både Bunkeflostrand, Klagshamn och Svågertorp/Tygelsjö/Vellinge. Det vore lämpligt att huvudgatorna planerades efter spårvägen och inte tvärtom. **(2)** En nordsydlig park kan i ungefär samma omfattning rymmas mellan en tvärande spårväg i norr och en huvudgata i söder, som i sin tur är möjlig att justera söderut.

En spårväg måste ges god framkomlighet annars blir investeringen inte skäligen. Planförslaget innehåller förutsättningar som ger flera skarpt svängande rörelser på sträckan genom södra Hyllie. Region Skåne bedömer att utformningen av nuvarande planförslag skulle försvåra ett framtida spårvägsprojekt i stråket mot Vellinge-Näset. **(1)**

### Hyllies regionala roll

Region Skåne anser att översiktsplanen på ett bra sätt relaterar till Malmös roll i ett regionalt perspektiv. I visionen skrivs uttryckligen att området ska vara öresundskt internationell. Närheten till Copenhagen Airport nämns också på ett flertal ställen, vilket är positivt.

I planens huvuddrag, på sida 5, står att området har utvecklats med utgångspunkt i mötet med Söderslätt. Här skulle texten kunna bli tydligare i att stadsdelen också kommer möta miljonstaden Köpenhamn och beskriva vilka möjligheter/behov som kan uppstå i, särskilt med tanke på bostäder, skolor, kollektivtrafik.

### Cykelplanering

Region Skåne ser positivt på Malmö stads höga ambition om att utveckla cykelvägnätet i området. Enligt planen ska cyklisterna ges prioritet och framkomlighetsfördelar, till exempel genom upphöjda överfarter och cykelvägarnas bredd ska anpassas till prognosticerad volym. Vikten av skyltning framhålls samt finns bra målsättningar gällande cykelparkeringar.

När det gäller kopplingen med cykelvägar till de tre förslagna skolorna, är det viktigt att trafiksäkerheten och tydligheten blir bra för att barn ska kunna ta sig säkert till skolan. Här skulle planförslaget vinna på att tydliggöras. **(3)**

Region Skåne arbetar aktivt för att andelen resor med cykel ska öka i Skåne. I Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne 2030, konstateras att Skåne ska utvecklas till en cykelregion och att cykeln skall vara det självklara valet av transport vid kortare resor och i strategier för Det flerkärniga Skåne framhålls vikten av att planera för hela resan. Region Skåne har påbörjat arbetet med att ta fram en regional cykelstrategi för Skåne. Strategin kommer framöver att ligga till grund för kommande satsningar i den regionala cykelvägsplanen och för cykelutvecklingen i stort i Skåne.

### Folkhälsa och social hållbarhet

Region Skåne ser positivt på översiktsplanens tydliga fokus på sociala frågor samt att översiktsplanen utgår från invånarnas perspektiv på ett tydligt och väl underbyggt sätt.

I konsekvensbeskrivningen har Malmö stad provat ett nytt processverktyg för sociala konsekvensbedömningar, vilket Region Skåne kommer att följa med intresse. Region Skåne hade gärna sett att verktyget även innehöll en bedömning utifrån jämlikhetsperspektiv, barnperspektiv (kopplat till barnkonventionen), jämställdhetsperspektivet samt tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning (utifrån FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning).

### *Samrådsprocessen – delaktighetsperspektivet*

Det finns en redovisning av hur processen förts gentemot medborgarna och översiktligt vilka synpunkter som kommit in i de direkta mötena och på nätet. Region Skåne vill åter påpeka vikten av att hämta in synpunkter från de grupper i samhället som normalt har svårt att komma till tals.

I samrådsförslaget presenterades olika alternativ gällande områdets utformning, men det framgår inte hur medborgarna skulle förhålla sig och ta ställning till dem. I granskningsförslaget är ett av alternativen valt, men på vilket sätt medborgarna fick delta i den processen framgår inte.

Region Skåne önskar fortsatt en beskrivning av andra perspektiv än integrationsfrågan, som barnperspektiv, tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och jämställdhet. I samrådsredogörelsen har Malmö stad svarat att dessa perspektiv inte beskrivits under egna rubriker, men att perspektiven tagits till

vara genom planutformningen generellt. Region Skåne hade gärna sett att dessa perspektiv utvecklades ytterligare. Som exempel kan nämnas att i planförslaget nämns bara bollplaner under rubriken sportanläggningar, vilket skulle kunna utvecklas med bredare genusperspektiv. Andra exempel är trafiksituationen vid skolor och förskolor samt att utformandet av skolgårdsmiljöer behöver planeras ur ett barnperspektiv. (4)

Region Skåne vill också påpeka att förslaget saknar en beskrivning om klimatanpassning, främst om förebyggande värmeöar. Prognoser säger att klimatförändringarna kommer ge en ökad frekvens med värmeböljor som kan leda till avsevärda konsekvenser, framförallt för äldre medborgares hälsa. (5)

### Kultur

Planförslaget följer Kulturstrategi för Malmö 2014-2020, som Region Skåne tidigare yttrat sig över. Perspektivet att förankra kulturutvecklingen i övriga samhällsprocesser är väl etablerat i Malmö och har därför också stora möjligheter att lyckas. Konkretiseringen i en kulturaxel ser Region Skåne lovligt på, men önskvärt vore att planerna på de icke-kommersiella mötesplatserna och dessas potential ytterligare tydliggjordes.

Vidare kan efterfrågas ett medvetet förhållningssätt för att främja kulturella och kreativa näringar. Denna småskaliga näringsverksamhet är högst närvarande i Malmö, och Region Skåne vill främja denna genom att ha en aktiv och pådrivande roll i nära samverkan med kommunerna. (6)

Region Skåne noterar med tillfredsställelse att stor hänsyn tagits för att bevara de skiftande kulturmiljöer som finns i landskapet. Förslaget att tydliggöra arkeologiska lämningar och att poängtera den långa bebyggelsekontinuiteten är ett utmärkt inslag i bevarandet.

### Strategiska miljöfrågor

#### *Avfall*

När det gäller avfallshanteringen i området är visionen att det ska vara lätt att göra rätt, att reducera restfraktionen och öka utsorteringsgraden. Målet för insamling av matavfall är satta till 50 % insamlat organisk avfall är med i energibalansen för Hyllie och utgör grunden för produktion av biogas som i första hand skall gå till fordonsbränsle. Sorteringsmöjligheter ska finnas både i lägenheterna, i fastigheterna och i gemensamma anläggningar. Detta kräver att det avsätts ytor för avfallsinsamling i området vid genomförandet. Det brännbara avfallet som produceras i Hyllie tillförs området i form av fjärrvärme.

Region Skåne hade gärna sett att Malmö stad satte en högre andel som mål, 50 % är en låg ambitionsnivå om stadsdelen ambition är att vara regionens klimatsmartaste område. (7)

#### *Miljömål*

Miljömål finns framtagna på nationell, regional och lokal nivå. Lokalt har Malmö lagt fast höga ambitioner på klimat och energiområdet. Staden ska vara självförsörjda med förnybar energi 2030. För Hyllie har ambitionerna satts högre, området skall vara självförsörjt med förnybar och återvunnen energi senast 2020, vilket Region Skåne ser mycket positivt på. Arbetet med att uppnå energimålen för Hyllie genomförs inom

arbetet med "Klimatkontrakt för Hyllie". För att uppnå detta mål uppförs produktionsanläggningar för förnybar energiproduktion.

Totalt finns sexton miljö kvalitetsmål och ett stort antal delmål. Planförslaget bedöms i huvudsak medverka till uppfyllandet av de 16 miljömålen. Region Skåne vill påpeka att miljömålet "Ett rikt odlingslandskap" borde vara svårt att uppnå med tanke på att åkermark av bästa kvalitet tas i anspråk för den nya bebyggelsen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med berörda kommunala förvaltningar och andra berörda parter tagit fram ett förslag på Hyllies fortsatta struktur söderut. Förslaget har tagits fram utifrån en rad skilda förutsättningar och behov och är resultatet av en sammanvägning av dessa.*
- 2. I FÖP-området anges Hyllie Boulevard's fortsatta sträckning söderut. Sträckningen har utarbetats med hänsyn till framtida spårburen trafik.*
- 3. Stadsbyggnadskontoret delar Regionala tillväxtnämndens åsikt att trafiksäkerheten för skolbarn är viktig. En skolvägsanalys kommer göras för området. Analysen ska bland annat se över dagens och framtidens behov av konfliktfria korsningspunkter.*
- 4. Barnperspektiv, genusfrågor och jämställdhetsfrågor har inte lyfts fram under egna rubriker. De har dock hanterats genom centrala placeringar av skolor, förskolor integrerade i den täta staden, bra lösningar för gång- och cykeltrafik, fokus på kollektivtrafik, sen stor central park, föreslagna kultursatsningar, stadsodlingar mm. Frågorna behandlas mer detaljerat i kommande planeringsprocesser.*
- 5. Olika former av klimatstudier kan med fördel göras i kommande planeringskedan.*
- 6. Stadsbyggnadskontoret delar synpunkten och ser gärna flera kulturella och kreativa näringar och mötesplatser i södra Hyllie. Dock är detta inget som kan regleras i en översiktsplan. Erfarenheter från andra områden i staden visar att initiativet bör komma från andra aktörer än kommunen.*
- 7. Frågan ligger till största del utanför översiktsplanens ämnesområde.*

## Parkering Malmö

### Inledning

Utvecklingen av Hyllie sker nu i raskt tempo och det känns positivt att även bostadsbyggandet tagit fart. Det är nu viktigt att ta med de viktigaste erfarenheterna av den utveckling som skett hittills i det fortsatta arbetet med översiktsplanen för södra Hyllie. Parkering Malmö lämnar endast synpunkter på de delar som direkt eller indirekt berör trafik- och parkeringsfrågor.

### Yttrande

#### Attraktivt för företag

Vår ståndpunkt är att en attraktiv och tillgänglig stad är en stad där cykel, kollektivtrafik och bil kan leva i samverkan. Malmöborna såväl som besökande ska

inte se en begränsad tillgänglighet som ett hinder för att förflytta sig till eller inom vår stad.

De erfarenheter vi kan dra är att Hyllie är ett mycket attraktivt val för många företag vilket också överensstämmer väl med översiktsplanens ambition att Hyllie skall vara ett spännande alternativ för företagsetablering.

Många företags viktigaste argument för etablering i Hyllie är de goda kommunikationerna och närheten till Kastrup/Köpenhamn. Man bör också beakta att merparten av transporter idag sker med bil till och från Hyllie för de som är verksamma här och att bilberoendet idag vida överstiger dagens p-norm för kontor. **(1)**

En viktig strategi i det fortsatta arbetet blir därför att samtidigt som man verkar mot målet att långsiktigt minska andelen transporter med bil till förmån för cykel och kollektivtrafik får man inte begränsa den starka konkurrensfaktor som god billtillgänglighet idag är i Hyllie. **(2)**

### Gemensamma parkeringshus

I strategin för översiktsplanen föreslås att ytor för parkering minimeras genom låg p-norm, gemensamma parkeringshus och underjordiska garage.

Vi stödjer tanken på gemensamma parkeringshus, framförallt i de områden där planen medger en någorlunda jämn balans mellan bostäder och kontor.

Parkeringsköpslösningar bör bejakas framför krav på att bygga under egen mark eftersom detta innebär att det dels blir enklare att hantera ett i framtiden minskat bilinnehav utan att det uppstår en massa tomma ytor. Dels att cykel och kollektivtrafikens konkurrenskraft kan förbättras då avstånden till bilen ökar vilket framförallt är viktigt för transporter till och från arbetet samt att förutsättningar för ett billigare bostadsbyggande stärks. **(3)**

### Parkeringsnormen

Det har de senare åren skett en markant förändring vad gäller byggherrarnas vilja att välja parkeringsköp framför att bygga parkering inom egen fastighet och framförallt i Hyllie har detta varit mycket tydligt.

Parkeringsnormen bör sättas utifrån hur det faktiska behovet kommer te sig inom den närmaste tidshorizonten och inte utifrån en målbild som ligger alltför långt fram i tiden. Genom att bygga gemensamma parkeringshus kan man utnyttja dessa till ytterligare parkeringsköp i framtiden vid t.ex. förtätning om ambitionen om ett minskat bilinnehav infrias. **(1)**

En bedömning av hur verkligheten ser ut i Hyllie idag bör göras innan beslut om låg p-norm tas. Man bör också beakta att södra Hyllie kommer vara beläget på större avstånd från såväl Hyllie Stationen som Malmö City än det som idag är färdigställt i Hyllie vilket sannolikt också borgar för ett något högre bilinnehav. **(4)**

Våra erfarenheter idag pekar som tidigare nämnt på att p-normen för kontor är betydligt lägre än verkligt behov vilket på sikt riskerar försvåra för företagsetablering då det ofta ställs krav på att behovet av parkeringsplatser kan lösas. **(1)**

Kanske också parkeringsanläggningar framöver bör byggas på flexibla sätt så att delar av dessa kan växlas mot annan verksamhet om behovet av parkeringsplatser minskas. (5)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Parkeringsbehovet beräknas enligt Malmö stads parkeringspolicy och den parkeringsstrategi som tagits fram för Hyllie. En översyn av parkeringspolicyen är påbörjad. Inom detta arbete kommer att tas hänsyn till Parkering Malmö kommentar.*
- 2. Stadsbyggnadskontoret delar Parkering Malmö åsikt att Hyllie har en god biltillgänglighet idag. Denna tillgänglighet kommer finnas kvar i framtiden. Det är dock av stor vikt att verka för en god tillgänglighet även för andra trafikslag.*
- 3. Stadsbyggnadskontoret delar Parkering Malmö åsikt att gemensamma parkeringshus och parkeringsköpslösningar är positivt. Deras fördelar beskrivs i Hyllies parkeringsstrategi. Vissa parkeringsplatser behöver dock vara nära fastigheten för att uppfylla tillgänglighetskraven. Stadens syn på parkeringsfrågor i Hyllie redovisas i dokumentet parkeringsstrategi Hyllie.*
- 4. Det är svårt att dra slutsatser från dagens utformning av Hyllie. Södra Hyllie befinner sig i nuläget i utkanten av Malmö och bara en liten andel av den planerade bebyggelsen är uppförd. Fullt utbyggt kommer Hyllie vara en tät stadsdel med väl utbyggd kollektivtrafik samt goda kopplingar för gång- och cykeltrafik. Det är viktigt att parkeringsnormen är anpassad efter förväntat framtida parkeringsbehov.*
- 5. Stadsbyggnadskontoret delar Parkering Malmö åsikt att parkeringshus bör byggas flexibla. Resonemang kring detta förs i Hyllies parkeringsstrategi.*

## Trafikverket och Svedab

### Yttrande

Trafikverket har tagit del av handlingarna för rubricerat ärende. Trafikverket har tidigare yttrat sig i samrådsskedet och har inga ytterligare synpunkter än de som tidigare framförts.

Trafikverket vill tillägga att Svedab äger och förvaltar Öresundsbanan mellan Öresundsbron och Fosieby samt väg E22 på berörd sträcka. Samråd har förts med Svedab och nedanstående yttrande kan ses ett gemensamt yttrande från Trafikverket och Svedab.

### Yttrande från samråd

Förslaget till fördjupad översiktsplan visar en utbyggnad av blandad stadsbebyggelse med inslag av park och natur samt bevarande av odlingslandskap. Planområdet ska rymma 3000-4000 bostäder, lika många arbetsplatser, 3 skolor och en stadsdelspark.

Kommunens vision är att Hyllie ska vara Öresundsregionens klimatsmartaste område. Planförslaget genomsyras av hållbarhetsfokus där stråk för gång och cykel samt kollektivtrafik tydligt prioriteras. Visionen ställer höga krav på planering av transporter och personförflyttningar. En utgångspunkt i planen är att utgå från

kollektivtrafiken och att bygga nära Hyllie Station. Kollektivtrafiken förläggs till de huvudstråk där flest kommer att röra sig och alla invånare i området ska nå kollektivtrafiken inom rimliga avstånd, något Trafikverket ser som en förutsättning om området ska vara klimatsmartast i regionen.

För att främja ett ökat gående bör den bebyggda miljön planeras så att dagliga målpunkter kan nås till fots. Låga hastigheter i områden där många oskyddade trafikanter vistas stimulerar ett ökat gående.

Duovagnar föreslås som alternativ i området vilket innebär att spårvagnar kan köra både på järnvägens och stadspårvägens räls. Trafikverket vill främja en effektiv optimering av kollektivtrafiken men vi vill påpeka att duovagnar som körs i järnvägsnätet konkurrerar med nationell och regional trafik i ett järnvägsnät där kapaciteten redan nu är begränsad. Införande av duovagnar måste föregås av erforderliga studier. En framtida satsning på duovagnar ska samordnas med Trafikverket, Svedab och Skånetrafiken.

Trafikverket delar kommunens uppfattning att det vägnät som omger Hyllie ger hög tillgänglighet för biltrafik med hänsyn till stora trafik- och genomfartsleder. I närområdet finns dessutom större externa handelsetableringar som Svågertorp. Vi ser därför positivt på kommunens ambition att skapa ett område med begränsad genomfartstrafik där långa och raka gator undviks. Innovativa lösningar i detaljplaneringen krävs om visionen för Hyllie ska uppnås. Att minimera skillnaden i tid mellan resor med kollektivtrafik och med bil (restidskvoten) är av central betydelse. Vi förutsätter att trafiknät och kvarterstruktur i ett detaljskede får en utformning som svarar mot kommunens intentioner.

Exploatering av den omfattning som medges i planen föranleder ökad trafik. Det framgår av miljökonsekvensbeskrivningen att trafikallsträng och färdmedelsfördelning har utretts i grova drag. Trafikverket önskar att trafikutvecklingen ges större utrymme i planen och att prognoser för resandet, både med kollektiva färdmedel och med bil, redovisas. **(1)**

Exploatering nära järnvägen får inte påverka möjligheten till drift och underhåll eller utveckling enligt framtida behov.

Vid nybyggnad nära statliga anläggningar ställer Trafikverket alltid krav på att riksdagens riktvärden för trafikbuller ska klaras. God ljudnivå bör i första hand uppnås genom rätt samhällsplanering och inte genom skyddsåtgärder. Det är exploatören som ska bära kostnaderna för eventuella bullerskydd.

Åtgärder som krävs för genomförandet av planen ska i sin helhet belasta exploatören.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Det finns preliminära prognoser för området men bedömningen att inte använda dem i materialet har gjorts eftersom de p.g.a. den långa tidshorisonten är mycket osäkra. Trafikutvecklingen i området studeras vidare i kommande planeringsskeden.*



## E.ON Sverige AB

### Yttrande

E.ON har framfört synpunkter i samrådsskedet. Utöver dessa vill jag på uppdrag av E.ON Gas Sverige AB framföra att närheten till detta bolags natur- och biogasnät innebär att gas kan vara ett mycket intressant energialternativ för energiförsörjning av den planerade utbyggnaden. **(1)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Synpunkterna från samrådsskedet har tillgodosetts. Se samrådsredogörelsen för vidare information.*

## Malmö Idrottsföreningars Samorganisation, MISO

### Yttrande

MISO har tagit del av det nu framlagda förslaget och ser det positivt att vara remissinstans. MISO tycker det är viktigt att man i all stadsplanering ser till ytor för spontanidrott samt för organiserad idrott. **(1)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *I stadsdelsparken planeras ytor för spontanidrott och i området väster om denna planeras en idrottsball. Idrottsballen behöver kunna användas av såväl närliggande skolor under dagtid som av föreningar under kvällar och helger. I planeringen av Hyllies framväxt är arbetet med kopplingarna till omgivande stadsdelar och utbytet mellan Hyllie och dessa gällande utbudet av bland annat idrottsytor i dessa områden viktigt. I området planeras dessutom för utegym och löparslingar.*

## Malmö stads råd för funktionshinderfrågor

### Yttrande

Malmö stads råd för funktionshinderfrågor har tagit del av den fördjupade översiktsplanen i vilken utvecklingen av södra Hyllie beskrivs, från kulturlandskap till ett kombinerat tätbebyggt område med grönska. Rådet anser att en positiv framtidsbild ges av området.

Översiktsplanen anges vara ett medel för att forma kommunens långsiktiga utveckling på ett hållbart sätt. Rådets fokus är att samhället ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättning. Rådet finner ingen vägledning om hur ett samhälle utan hinder ska åstadkommas. Detta kan leda till brister och behov av kompletterande åtgärder i efterhand.

Några exempel på konkreta frågeställningar från rådet:

- Hur säkerställs att övergångsställen följer befintlig forskning?
- Hur planeras områden, vid gång- och cykelbanor i olika riktningar, för att inte hindra för synskadade eller rörelsehindrade?

- Hur planeras exempelvis belysningsstolpar, papperskorgar, cykelställ för att inte utgöra hinder för exempelvis synskadade?
- Vilken beläggning på gångbanor och vilken typ av ledstråk planeras det för?
- Hur planeras utformning och placering av bänkar?
- Hur säkerställs att uteserveringar inte placeras över ledstråk, vilket har skett på andra platser?

Boverket anger att ”så många som möjligt ska kunna delta i samhället på lika villkor. Den byggda miljön ska kunna användas både av personer som har full rörlighet och personer som använder till exempel rullstol, rollator eller käpp. Även personer som har nedsatt syn, nedsatt hörsel eller nedsättning av andra orienteringsförmågor ska kunna använda den byggda miljön”.

Rådet anser att det vore önskvärt att tillgänglighet beaktas i översiktplaner för att stödja utvecklingen av ett samhälle på lika villkor. **(1)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Ovanstående synpunkter är av sådan detaljerad karaktär att de inte behandlas i översiktsplanen. Det är viktiga frågor som ska behandlas i stadens kommande planerings- och genomförandeprocesser.*

## Malmö centrala pensionärsråd

### Yttrande

Malmö centrala pensionärsråd får yttra sig om utställningsförslaget *Översiktsplan för södra Hyllie*. Malmö centrala pensionärsråd ställer sig positivt till utställningsförslaget.

Det centrala pensionärsrådets remissvar är en sammanställning av de gemensamma synpunkterna från representanterna för pensionärsorganisationerna [PRO och SPF]. Rådets politiker framför sina åsikter genom andra remissinstanser. Respektive organisations svar bifogas i sin helhet.

Rådets gemensamma synpunkter:

#### Gång- och cykeltrafik

Det är positivt att gång- och cykeltrafik prioriteras före biltrafik. Rådet anser att gång- och cykeltrafik inte ska blandas och förordar därför att gångvägar är separerade från cykelvägar. Rådet anser att lösningar som kan bidra till trafiksäkerhet ska tas i beaktande som exempelvis tydliga markeringar i gång- och cykelbanor, bra och jämn belysning, jämn markyta, undvikande av gupp där ljussignaler finns.

#### Kollektivtrafik, biltrafik och tillgänglighet

Rådet anser att kollektivtrafik i olika former bör finnas utifrån förändrade resvanor, bättre miljö, trafiksäkerhet etc. Det kan till exempel vara eldrivna bussar, dock ej

spårvagnar. Det är viktigt med närhet till kollektivtrafik och tät placering av hållplatser.

Entréer ska kunna nås av ambulanser, färdtjänst och taxi. **(1)**

#### Lokaler för aktiviteter

Rådet anser att det är av vikt att det även för äldre personer finns lokaler för aktiviteter och möten under dagtid i det planerade kulturhuset. Om inte planerat kulturhus byggs bör andra lokaler ordnas inklusive bibliotek. **(2)**

#### Parker och tillgänglighet

Rådet anser att det är positivt med parker och naturstråk. Det bör vara korta gångavstånd till vila. Sittplatser bör planeras i öppna ytor eller med låg växtlighet runt om för upplevelsen av trygghet, likaså bra belysning. **(3)**

#### Medborgarinflytande

Rådet ser gärna ett samarbete med intresserade pensionärsföreningar i det fortsatta arbetet.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Ovanstående synpunkter gällande tillgänglighet är av sådan detaljerad karaktär att de inte behandlas i översiktsplanen. Det är viktiga frågor som ska behandlas enligt gällande riktlinjer och regelverk i stadens kommande planerings- och genomförandeprocesser.*
- 2. Det är kommunens ambition att det i södra Hyllie tillskapas samlingslokaler och andra offentliga funktioner för alla invånare.*
- 3. Stadsbyggnadskontoret delar synpunkten att det bör vara korta avstånd mellan sittplatser i området. Att kunna sätta sig ner är viktigt för personer med begränsad rörelseförmåga och gynnar stadslivet i stort. Dessa sittplatser behöver utformas på olika sätt för att tilltala användarnas olika behov och önskemål. Hur dessa utformas i detalj kommer att studeras i senare planeringskedan.*

## Statens geotekniska institut, SGI

### Yttrande

Statens geotekniska institut, SGI, har av Malmö kommun erhållit rubricerat ärende med begäran om yttrande. SGI:s yttrande avser geotekniska säkerhetsfrågor såsom ras, skred och erosion. SGI har inte granskat frågeställningar rörande grundläggning av byggnader eller markmiljö inkl. markradon.

Vi har inte avseende geotekniska säkerhetsfrågor noterat i översiktsplanen daterad juni 2015 revidering av, eller tillägg, sedan SGI lämnade yttrandet daterat 2010-04-23 och 2014-02-19. Ej heller har det inkommit nytt material som föranleder SGI att ändra sitt yttrande. SGI hänvisar med anledning av ovan till tidigare yttranden 2010-04-23 och 2014-02-19 som är bilagda i förutvarande handling. **(1)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Nödvändiga geotekniska undersökningar ska utföras i kommande planerings- och genomförandeskedan.*

## VA SYD

### Yttrande

En höjdsättnings-/dagvattenutredning har utförts för del av Södra Hyllie (väster om stadsdelsparken). Denna utredning visar på att det behövs ett öppet dagvattenstråk och ledningar väster om planområdet, söder om Almviksvägen. Vid normala förhållanden kommer vatten från kvarteren och gatorna längst västerut kopplas till dessa ledningar/stråk och vid ett skyfall, då ledningsnätet inte kan ta emot mer vatten, kommer den ytliga avledningen från hela den del av utredningsområdet som ligger norr om Almviksvägen ske till detta dagvattenstråk. Korsningen Almviksvägen-Sivåkersvägen bör studeras närmre och justeras för att säkerställa att vattnet styrs vidare söderut i planerat öppet stråk väster om planområdet istället för att rinna ner längs Sivåkersvägen. Det bör kontrolleras om detta öppna stråk ryms i den grönremsa som ingår i planområdet och om inte bör gränsen för planområdet utökas. I kapitel Grönstruktur och Dagvatten är den befintliga grönremsan avsatt till odling/natur/trädgård och den ser väldigt smal ut. **(1)**

Under Dagvattenhantering står på slutet om skyfall/klimatsäkring. Med tanke på aktualiseringen av detta ämne skulle denna text kunna lyftas ut till en ny rubrik som kallas Skyfall. Skapas en egen rubrik tydliggörs vikten av att planera för att kunna hantera stora mängder ytligt avrinnande vatten så att inte bostäder och viktiga funktioner drabbas av översvämningar. **(2)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Dagvattenavrinning studeras vidare tillsammans med VA-Syd och stadens berörda förvaltningar i kommande planeringskedan. Illustrationskartan är endast en illustration som visar de övergripande intentionerna för området. Det är av stor vikt att nödvändiga ytor och stråk för dagvattenavrinning planeras.*
2. *Mer detaljerade lösningar för hantering av dagvatten och skyfall ska utredas i kommande planeringens och genomförandeskedan utifrån ett helhetsperspektiv. Eftersom fördjupningen av översiktsplanen har varit utställd för granskning kan endast mindre justeringar och tillägg kan göras.*

## Sysav

### Yttrande

Sysav har som tidigare meddelats i samrådsremissen till ÖP Södra Hyllie inte något att erinra mot förslaget. Sysav vill dock lyfta fram det positiva i att utställningsförslaget har kompletterats med en skrivning om att det brännbara avfallet som produceras i Hyllie tillförs området i form av fjärrvärme. Utsorterat brännbart avfall är en klimateffektiv energikälla för uppvärmning, vilket också framgår av Sysavs klimatbokslut för 2014. **(1)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*1. Synpunkterna beaktas.*

**JM AB Region Malmö/Syd**

### **Yttrande**

Vi får inledningsvis tacka för att vi får möjlighet att påverka planerna för södra

Hyllies utbyggnad. Utställningsförslaget känns väl genomarbetat och där erfarenheterna från utbyggnaden av Västra Hamnen och Hyllie Boulevard finns med som en gedigen kunskapsbank och skapar förutsättningar för ett genomförande med hög kvalitet. JM är en av stadens största byggherrar när det gäller bostadsrätter och äganderätter och vi var en av de första byggherrarna att genomföra bostadsprojekt både vid Hyllie Boulevard och Hyllie Allé. Mot denna bakgrund vill vi lämna följande synpunkter på remissförslaget.

### Parkering

Vid Hyllie Allé har byggherrarna välkomnat möjligheten till parkering i P-hus som alternativ till underjordiska garage. När planförutsättningarna för Södra Hyllie fastställs är det viktigt att valmöjligheten för byggherrarna kvarstår även om P-hus lösningar sannolikt även här blir dominerande. Det är dock viktigt att planen även möjliggör projekt med underjordiska garage t ex för målgruppen +55, personer med funktionsnedsättningar och för de som av trygghetsskäl inte kan tänka sig en P-huslösning. **(1)**

### Stadsdelsparken

Stadsdelsparken är en väldigt fin tillgång för området och ett viktigt komplement till området kring stationen som idag kan kännas storskaligt och lite kallt. Parken i kombination med station, service, nya skolor, sport och kultur skapar förutsättning för att området även ska bli ett attraktivt bostadsområde för barnfamiljer.

### Etappindelning av planområdet

Under rubriken etapputbyggnad redovisas tre alternativ. Vi förordar alternativet där planområdet börjar bebyggas från norr mot söder. Det är en naturlig fortsättning på befintlig bebyggelse vid Hyllie Boulevard och Hyllie Allé. Det ligger också i linje med erfarenheten att de attraktivaste kvarteren bör byggas först och närheten till stationen är områdets starkaste marknadsfaktor. Vidare anser vi att kvarteren som gränsar till parken bör komma först i en nordsydlig utbyggnadsriktning. **(2)**

### Upplåtelseformer

I planförslaget framgår att området ska utgöras av blandade upplåtelseformer. Malmö stad har inte inom ramen för begreppet socialt hållbart definierat vad som är en önskad fördelning av olika upplåtelseformer. Eftersom hyresrätter har högre omsättning av boende än bostadsrätt och äganderätt är det viktigt att det finns en balans mellan upplåtelseformerna så att området både får en kontinuitet men också en blandning av ekonomiska villkor. Enligt vår uppfattning är den optimala fördelningen ungefär 50 % hyresrätter och 50 % bostadsrätt/äganderätt. **(3)**

#### Mötet mellan stad och landskap

Här finns ett spännande nytänkande men också en utmaning att malmöbor spontant ska uppleva planförfattarnas intentioner att här möts Malmö stad och Söderslätt i ett spännande gränsland. För utformningen anges Bo01 med sin variation och småskalighet som inspiration. Det känns rätt, men det är samtidigt väldigt viktigt att komma ihåg att skillnaden för betalningsviljan för ett townhouse i 3 plan i Bo01 och södra Hyllie är sannolikt väldigt stor.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 2. För Hyllie har en parkeringsstrategi tagits fram. Den anger att minst 50 % av parkeringsplatserna ska anläggas i parkeringshus och att resterande del kan anläggas i egna underjordiska garage.*
- 3. Detaljplaneringen ska framöver ske norrut för att knyta an till den befintliga staden och söderut från Hyllie centrum. Sammanhängande och heltäckande planeringsetapper eftersträvas för att undvika luckor i strukturen.*
- 4. Stadsbyggnadskontoret har inte möjlighet att reglera upplåtelseformer, men hoppas på en god blandning.*

#### **MKB Fastighets AB**

##### **Yttrande**

Vi instämmer i att behovet finns för en fortsatt utbyggnad av Malmö söder om redan planlagt område i Hyllie. Dock anser vi att delar i förslaget bör lämnas mer öppna då det annars finns risk att byggherrar avstår från deltagande av ekonomiska skäl.

En byggnation i 4-6 våningar i kombination med en i stora delar alldeles för låg exploateringsgrad och tankar kring att endast ha upp till 12 lägenheter per trapphus samt det faktum att små fastigheter eftersträvas samtidigt som det finns ambitioner kring att vara världsbäst på hållbar stadsutveckling, ha en stadsbebyggelse inspirerat av Bo01 och förbereda bostadshusens bottenvåningar för att i framtiden kunna konverteras till lokaler gör att vi på grund av för höga kostnader sannolikt inte kommer att kunna bygga bostäder i södra Hyllie. Hållbarhet ur det ekonomiska perspektivet saknas. **(1)**

Rimligheten i kraven på hög grönytefaktor behöver ses över då höga krav på grönytefaktor i kombination med små gårdar och på sina ställen underliggande garage är mycket svårt att uppnå. **(2)** Att parkering kan anordnas i parkeringshus kommer enligt vår mening att vara avgörande för hyresrätten som upplåtelseform. **(3)**

Vidare ställer vi oss frågande kring relevansen av referensen Mikael Bengtsson, vd och ekonom för Viskaforshem. Dels på grund av att Viskaforshem är ett förhållandevis litet bolag men främst för att affärsmässiga principer rimligen ska ligga till grund för det fortsatta arbetet i planprocessen. **(4)**

Det framgår att Hyllie ska koppla samman stora befintliga stadsområden som idag är fysiskt segregerade och att stadplaneringen ska bidra till att minska boendesegregation. Vår uppfattning är att en av de viktigaste faktorerna för att möjliggöra integration är att, förutom blandade upplåtelseformer, även möjliggöra ett prisvärt byggande.

Vidare noterar vi skrivningen kring att planera stadsmiljöer inifrån lägenheter missgynnar stadsliv och stadsbild och att uppfattningen är att stadsbild och stadsliv måste vara i fokus för att södra Hyllie ska bli en attraktiv, tät och blandad stad. Vår uppfattning är att stadsbild inte ska ställas mot boendekvaliteter och att ett förhållningssätt som fokuserar helt på stadsbild bidrar till att skapa sämre förutsättningar för de boende.

Vi anser att det är viktigt att i det fortsatta arbetet beakta för vem stadsdelen byggs och vad de boende kan efterfråga för kvaliteter och prisläge. **(5)**

Det framgår att området ska byggas ut under lång tid och en nödvändig reflektion med hänsyn till rådande bostadsbrist är om en långsam utbyggnad är rimlig? **(6)** Även tankarna kring att bygga i de attraktivaste lägena först och därmed sätta en hög standard med god kvalitet för kommande byggnation kan ifrågasättas då utbyggnaden bör styras av behovet av bostäder i olika segment. **(7)** Vidare undrar vi vem som avgör vad som är god kvalitet?

Det talas om förtida investeringar på allmän platsmark och här kommer synen på hur dessa förtida investeringar ska fördelas vara avgörande för möjligheten att starta byggnation i området.

Skolan/kulturhuset i parkens norra ände är mycket viktig för att befästa platsen och göra området intressant för familjer med barn i olika åldrar. Beslut kring att uppföra denna är en framgångsfaktor för utvecklingen av Södra Hyllie.

Planen för en väl utvecklad kollektivtrafik och ett attraktivt nät av gång- och cykelvägar är ett utomordentligt verktyg för att hålla nere P-normen och är en klok strategi för att befästa området som grönt och hållbart.

Med tanke på det stora, och ökande, behovet av bostäder vore det positivt om staden kan upplåta mark för tillfälliga lösningar som färdiga moduler och paviljonger. Dessa kan flyttas och återanvändas fram till dess att området är fullt utbyggt. Även att tillåta parkering under en begränsad tid, tills P-hus är uppförda, kan öka trygghet och tillgänglighet. Givetvis är detta inget långsiktigt sätt att lösa dagens problematik men likväl ett försök att snabbt avhjälpa en akut situation. **(8)**

Avslutningsvis ser vi det positivt att det omnämns att byggherredialogen ska behållas men med hänsyn till de många svårigheterna i presenterat material ser vi det som nödvändigt att byggherredialogen inte bara bibehålls utan stärks ytterligare. **(9)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. I avsnittet Konsekvenser behandlas övergripande översiktsplanens miljömässiga, sociala och ekonomiska konsekvenser. Konsekvenserna ska behandlas ytterligare i kommande planerings- och genomförandeskeden. Översiktsplanen anger en rad möjliga inriktningar och förslag för kommande bebyggelse i syfte att höja den sociala hållbarheten. Dessa förslag är inte bindande och bedöms av stadsbyggnadskontoret i hög grad vara genomförbara.*
- 2. Kravet på grönytefaktor är inte högre i Hyllie än i övriga Malmö. Utifrån erfarenheter av nybyggnation norr om planområdet kan grönytefaktorn uppnås.*
- 3. För Hyllie har en parkeringsstrategi tagits fram. Den anger att minst 50 % av parkeringsplatserna ska anläggas i parkeringshus och att resterande del kan anläggas i egna underjordiska garage.*
- 4. Referensen har tagits med i översiktsplanen för att upplysa om vikten ett långsiktigt tänkande vad gäller ekonomi i stadsbyggnadsfrågor och att det finns många tillvägagångssätt.*
- 5. Synpunkterna beaktas. Orsaken till höga kostnader för nybyggnation ligger till största delen utanför stadsbyggnadskontorets verksamhetsområde. Stadsbyggnadskontoret anser dock att en hög stadsbyggnadsambition inte per automatik är likställt med höga byggkostnader.*
- 6. Detaljplaneringen av Hyllie pågår för närvarande i ett mycket högt tempo, särskilt gällande bostäder.*
- 7. Detaljplaneringen av Hyllie ska framöver ske norrut för att knyta an till den befintliga staden och söderut från Hyllie centrum för att uppnå sammanhängande och heltäckande planeringsstapper där luckor i strukturen undviks.*
- 8. Diskussionen kring tillfälliga boenden i Hyllie kan föras vidare i andra forum. Möjligheten till tillfälliga bostäder behandlas i processer utanför översiktsplanen. Tillfälliga parkeringslösningar är problematiskt att hantera utifrån juridiskt och genomförandemässigt perspektiv.*
- 9. Stadsbyggnadskontoret eftersträvar goda dialoger i samtliga skeden.*

## Burlövs kommun

### Yttrande

Malmö stad och Burlövs kommun står inför många likartade utmaningar, exempelvis finns det många likheter mellan Södra Hyllie och Kronetorpsområdet i Burlöv.

Planförslaget för Södra Hyllie har en tydlig stadsbyggnadsidé liksom de fem strategierna att utgå från kollektivtrafik, skapa attraktivitet tidigt, agera flexibelt, bygg färdigt och integrera med omgivningen.

Burlövs kommun ser det som viktigt att planen utgår ifrån det stationsnära läget och att planförslaget ska bidra med effektiva kollektiv-, gång- och cykellösningar eftersom en stor del av trafiken till Malmö går genom Burlövs kommun. Hyllie station och stationerna i Burlöv, där Burlövs station kommer att bli en pendlarstation, Burlöv Centralstation, gör att förutsättningarna för pendling mellan kommunerna är mycket goda.



Kultur- och naturaxeln är två intressanta grepp i planen liksom ambitionen att den centrala parken ska vara planområdets viktigaste stadsrum. Att bygga stadsparken tidigt och att förplantera är en av strategierna för att skapa attraktivitet tidigt. Eftersom området till stor del består av odling idag och har sin historia i jordbrukslandskapet är det positivt att urban odling lyfts fram som en strategi för framtiden. Det kan också vara en möjlighet för tillfällig markanvändning under utbyggnaden av området vilket planen lyfter fram. Att det ska finnas en flexibilitet och samutnyttjande av de kommunala anläggningarna, till exempel mellan skolverksamheter, olika kulturfunktioner och utemiljöer är andra positiva aspekter i planen. (1)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Stadsbyggnadskontoret tackar för åsikterna och ser fram emot fortsatt dialog.*

## Lomma kommun

### Ärendebeskrivning

Malmö stad har översänt ett utställningsförslag till fördjupad översiktsplan för södra Hyllie. Planområdet består till största delen av odlingsmark och förslaget innehåller en tät, blandad stadsbebyggelse som rymmer upp till 4000 bostäder, lika många arbetsplatser, tre skolor och en stadsdelspark. Malmö stads övergripande vision för området är att det ska utvecklas till Malmös andra stadskärna, knyta samman närliggande stadsdelar som idag är fysiskt åtskilda, bli Öresundsregionens mest klimatsmarta stadsdel, ha regional betydelse och vara en attraktiv del av Köpenhamn-Malmöområdet för boende, företag och besökare.

I samrådsskedet yttrade sig Lomma kommun om betydelsen av goda förbindelser och kopplingar för arbetspendlare, särskilt anslutningarna till Hyllie station för resenärer som åker tåg. Sedan samrådet har arbetet med en strukturplan för MalmöLundregionen initierats och det vore därmed önskvärt att Malmö-Lundregionen nu börjar omnämnas i översiktsplaner.

### Yttrande

Med tanke på områdets regionala betydelse och det pågående strukturplanearbetet för Malmö-Lundregionen, kan södra Hyllies roll i Malmö-Lundregionen med fördel lyftas fram i den fördjupade översiktsplanen. I övrigt har Lomma kommun inget att erinra.

(1)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Rimlig avgränsning av saksfrågor måste göras i all planering. Fördjupningen av översiktsplanen berör södra Hyllie där utbyggnaden består av blandad stad med tonvikt på bostäder. Denna utbyggnad bedöms inte få samma effekt på regionen som Hyllie centrum med storskaliga handels-, kontors- och fritidsetableringar.*

## Svedala kommun

## Yttrande

Svedala kommuns synpunkter från samrådet kvarstår där Svedala kommun framförde att "det är positivt att planförslaget föreslår tät blandad stadsbebyggelse i stationsnära läge med goda kommunikationer med regional och lokal kollektivtrafik samt god infrastruktur för gång- och cykel. I planförslaget ingår även verksamheter, kontor och kommunal service med skolor, sportanläggningar, vård och omsorg. Svedala kommun framför att större handelsetableringar kan påverka Svedala kommuns handel negativt. För övrigt ingen erinran."

Svedala kommun tycker att det är positivt att planförslaget föreslår många arbetsplatser vid Hyllie station med goda kollektiva förbindelser för Svedala tätorts arbetspendlare. Svedala kommun anser dock att när Malmö Stad planerar många arbetsplatser i Hyllie är det angeläget att utveckla kranskommunernas orters kopplingar till stationslägena. I Bara har Svedala kommun flera utbyggnadsplaner där bättre anslutningar mellan regionbussen och stationslägena i Malmö skulle ge enklare byten och kortare restider. Detta skulle främja kollektivtrafiken och kunna minska bilkörandet. **(1)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. Åtgärder i grannkommunerna som minskar inpendling med bil uppskattas av Malmö stad.

Christer Gustafsson, Vintrievägen 28

Tommie & Ann-Louise Rasmusson, Vintrievägen 41

Monika & Bengt Mortin, Vintrievägen 48

## Yttrande

Varför har man slopat den tidigare så eleganta vägsträckningen Sivåkersvägen – Hövdingevägen. Nya planen ser tyvärr inte riktigt färdig ut, vi upplever att sådana tvära kast i förhållande till vad som har varit aktuellt senaste 20 åren är en eftergift till andra intressenter. **(1)**

Allvarligare är att ni slopat vägen söderut till "Söderslätt" och det enorma området mellan Vintriegården och Vintrie by och området söder om Vintrievägen och ersatt den med en liten uppsamlingsgata som SBK tänkt sig som kollektivtrafikstråk. **(2)**

Även om denna väg söderut ligger utanför rubricerad fördjupad översiktsplan är den sista chansen till en vettig kommunikation med omvärden. Sedan är detta område kringbyggt och kommer att påverka området negativt för framtida exploatering. Vi uppskattar inte att Vintrievägen skall utsättas för ett experiment genom att vara enda väg till och från detta område och att alla som kommer att bo och driva småföretag ska lära sig att gå, cykla och åka kollektivt. **(3)** Vi har kommit fram till att gränserna för denna fördjupade översiktsplan är felaktiga och yrkar på återvisning till SBK. **(4)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Strukturförslaget för södra Hyllie har arbetats om utifrån en sammanvägning av olika förutsättningar och bedöms utifrån ett helhetsperspektiv vara mer fördelaktigt i det senaste förslaget. Strukturen som presenteras i översiktsplanen är en illustration som visar intentionerna för området och är inte juridiskt bindande. Strukturen kommer utredas vidare i kommande planeringskedan.*
2. *Alternativet med ett kollektivtrafikstråk söderut från planområdet tas inte med i antagandehandlingen.*
3. *Inga förändringar av Vintrievägens anslutningar föreslås. Vintrievägens befintliga anslutningar till det övergripande vägnätet i norr, öster och väster kvarstår.*
4. *Utifrån översiktplanens syfte, att ange huvuddragen för södra Hyllies kommande utveckling, bedömer stadsbyggnadskontoret att avgränsningen är relevant och korrekt.*

### Synpunkt från malmo.se/sodrahyllie – Sonja Hessedahl

#### Yttrande

Mer grönt och mindre asfalt.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Stadsbyggnadskontoret delar synpunkten att Hyllie ska innehålla mycket grönska på bekostnad av hårdgjorda ytor.*

### Synpunkt från malmo.se/sodrahyllie – Per-Ola Mjömark

#### Yttrande

Äntligen vågar Sverige bygga slutna kvarter i vindpinade Malmö. Snyggt!

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Stadsbyggnadskontoret planerar för slutna kvarter på flera platser i Malmö.*

### Synpunkt från malmo.se/sodrahyllie – Pär Gustafsson

#### Yttrande

Fastigheterna bör vara så pass små att det möjliggör för mindre byggbolag och byggemaskiner att konkurrera med de stora byggbolagen. Anledningen är att minska de negativa konsekvenserna av det rådande oligopolet i byggbranschen, att skapa förutsättningar för en varierad stad och att stärka förutsättningarna för många olika förvaltningsformer och starka "communities".

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Stadsbyggnadskontoret ser gärna en variation i boendeformer, uppförande och förvaltning.*

Synpunkt från malmo.se/sodrahyllie – Freddie

### **Yttrande**

En nöjespark. Det saknar vi i denna stad.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Stadsbyggnadskontoret möjliggör för flera olika typer av aktiviteter, men en nöjespark i traditionell bemärkelse ryms inte inom planområdet.*