

ÖVERSIKTSPLAN FÖR SÖDRA KIRSEBERG OCH ÖSTERVÄRN Öp 2034

UTLÅTANDE



Malmö stadsbyggnadskontor
Strategiavdelningen
mars 2020



Innehåll

INNEHÅLL.....	2
UTSTÄLLNINGSFÖRFARANDET.....	3
Utlåtandet.....	3
Utställningen	3
SAMMANFATTNING.....	4
SYNPUNKTER OCH KOMMENTARER.....	5
Generella synpunkter	5
Bostadsbyggande.....	6
Samhällsservice	7
Näringsliv och handel	8
Stadsrum och arkitektur	9
Kulturmiljö	11
Grön stad och naturmiljö.....	11
Jämställdhet, jämlikhet och barnperspektiv.....	15
Kultur- och fritidsaktivitet.....	15
Resurseffektivt byggande och energihushållning.....	16
Regional och lokal kollektivtrafik.....	17
Trafikkopplingar och prioritering mellan trafikslag	19
Ledningsnät	23
Dagvattenhantering.....	23
Buller och luftföroreningar	25
Risk, säkerhet och markföroreningar	26
Genomförande	28
Riksintressen.....	29
Konsekvenser.....	29
Miljökonsekvensbeskrivning	29

Utställningsförfarandet

Utlåtandet

I detta utlåtande kommenteras framförda synpunkter och invändningar som inkommit på det presenterade utställningsförslaget. I utlåtandet är synpunkterna tematiskt sorterade i enlighet med utställningsförslagets disposition. Inkomna synpunkter och lämnade kommentarer har utgjort underlag för de justeringar som inarbetats i förslaget till antagandehandling. Samtliga yttranden finns i sin helhet återgivna i bifogad bilaga.

Utställningen

Översiktsplan för Södra Kirseberg, öp 2034 (oktober 2018), godkändes för utställning av kommunstyrelsen den 13 februari 2019. Utställningsförslaget var ute på remiss 1 mars 2019 – 31 maj 2019.

Utställningshandlingarna och/eller en hänvisning till projektets hemsida, har sänts till kommunens nämnder och styrelser, till närliggande kommuner, statliga verk och regionala organ, myndigheter, politiska partier, berörda fastighetsägare, företag, forskningsinstitut, universitet och högskolor, intresseföreningar, media med flera, sammantaget 344 mottagare. På projektets hemsida har planförslaget presenterats i sin helhet. Där har det också gått att lämna synpunkter på förslaget.

Planförslaget var under utställningstiden utställt i Malmö stadshus och biblioteket i Kirseberg. Vid utställningarna fanns det fullständiga planförslaget tillgängligt samt en sammanfattande folder som besökaren kunde ta med sig hem. Det var också möjligt att se planförslaget uppbyggt som modell i skala 1:2000. Planförslaget presenterades för allmänheten, den 23 april 2019 på biblioteket i Kirseberg. Planförslaget presenterades också vid Järnvägsverkstädernas "Öppet hus" den 10 maj 2019. Därutöver har möten genomförts på särskild begäran av närboende.

Totalt har 104 skriftliga yttranden inkommit, varav 92 lämnade synpunkter på förslaget. Utav dessa utgjordes 56 av privatpersoner. Synpunkter och förslag har därutöver mottagits under de möten som hållits under utställningsperioden.

Kenneth Frykländer och Lars Böhme
Projektledare
Strategiavdelningen
Malmö Stadsbyggnadskontor

Sammanfattning

Utställningsperioden har visat på ett brett stöd för planförslaget inriktning mot att skapa en nära, tät, grön och funktionsblandad stadsdel i anslutning till Malmös centrum, och att göra det med ett effektivt markutnyttjande. De barriärbrytande åtgärderna över och under järnvägarna välkomnas och ett bibehållande av de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna kopplade till järnvägsverksamheten får ett brett stöd. Stadsbyggnadskontoret känner sammantaget ett stort stöd för att gå vidare med planeringen av området men förstår av remissvaren att det finns frågeställningar som löpande måste redas ut, både innan och under den tid som planområdet tas i anspråk.

Stadskontoret och Region Skåne välkomnar säkerställandet av reservatet för Simrishamnsbanan. Trafikverket tror att Simrishamnsbanan kommer att trafikeras först på mycket lång sikt och Jernhusen noterar att inga beslut i frågan är tagna. Brf Östergård är undrande över att översiktsplanen utarbetas trots att Simrishamnsbanan planeringsförutsättningar och storstadspaketets bussförsörjning på Södra Bulltoftavägen ännu inte är klarlagda. Brf Östergård och Brf Hagstorp är kritiska till att trafikmängden längs Österhagsgatan kommer att öka.

MKB anser att planen är väl genomarbetad och på sikt kommer att öka områdets attraktivitet men påpekar också att kommunen har ett förhållandevis litet markinnehav vilket kan göra det kan vara svårt att fullfölja vissa intentioner.

Ett antal remissinstanser vill att planförslaget tydligare poängterar vikten av ett varierat utbud av bostadstyper och ett flertal privatpersoner är oroliga över visionsbildernas redovisning av ett höghus i Gerlachs park, i anslutning till Östervärns station. Brf Östergård, brf Hagstorp och ett antal privatpersoner framhåller vikten av att ny bebyggelse anpassas till den befintliga i planområdets närhet.

Region Skåne och stadskontoret ger stöd för handelsetableringar vid Östervärns station. Fastighetsägarna Syd förstår svårigheten att låsa fast allt för detaljerade visioner om handelns utveckling. Ett par privatpersoner framför samtidigt oro för att befintlig handel längs Vattenverksvägen kommer att få svårt att överleva om handel och service nyetableras på andra platser i enlighet med planförslaget.

Tekniska nämnden framför oro över att parkytorna inte är tillräckligt stora för att hantera både dagvatten och rekreativa funktioner och ser tillsammans med miljönämnden gärna förtydliganden avseende hur naturvärdena ska kunna bevaras samtidigt som marken behöver saneras och i vissa fall grävas ur för att möjliggöra dagvattenhantering. Ett antal privatpersoner efterlyser en tydligare beskrivning av planförslaget påverkan på Östra sommarstadens koloniområde.

Räddningstjänsten Syd menar att det behöver tas större hänsyn till riskbilden från rangerbangården.

Den föreslagna utbyggnadsordningen får stöd från bland annat Jernhusen men bland annat grundskolenämnden och VA Syd saknar en tydligare tidplan för utbyggnaden.

Några förändringar som har tillförts planförslaget med hänsyn till inkomna synpunkter:

- Att det finns ett värde av alternativa boendeformer och en justering av antalet LSS bostäder.
- Att den stora vagnverkstaden kan användas för ett flertal olika ändamål.
- Att planområdet ska erbjuda skiftande gröna och rekreativa miljöer som samtidigt bidrar till biologisk mångfald.
- Att befintlig flora kommer att påverkas av såväl bebyggelse, dagvattenhantering och marksanering. De lokala ekologiska värdena ska då kunna tillvaratas genom till exempel fröinsamling och genom att erbjuda ersättningslägen inom planområdet.
- En justering av plankartan så att det framgår att hela Östra sommarstadens koloniområde även framgent förblir ett koloniområde.
- Att offentliga platser ska kunna utgöra en arena för kultur i bred bemärkelse.
- Att bebyggelsen inte får placeras närmre Simrishamnsbanan än att skyddsåtgärder kan vidtas om/då banan öppnas för trafik.
- Att passager över Södra Bulltoftavägen ska samlokaliseras med busshållplatserna och med hänsyn till skolvägar.
- Att mer omfattande beräkningar för dagvattnet kommer att behöva genomföras och lägen för dagvattendammar studeras.
- Att nya metoder för att fördröja och rena regnvatten välkomnas, till exempel med regnbäddar och tekniker som gör det möjligt att använda gatukropparna under gatubeläggningen som vattenmagasin.
- En uppdatering med hänvisning till den senast genomförda riskanalysen för rangerbangården.
- Att bullerdämpande åtgärder kommer att behöva vidtas längs Kontinentalbanan.

Synpunkter och kommentarer

Generella synpunkter

Brf Östergård undrar om man inte bör vänta med utställningsförslaget tills olika resultat kopplade till Sverigeförhandlingen utretts mera noggrant (busslinjer, etc) samt om beslut om Simrishamnsbanans existens och anslutning till stationen är mera definitiv.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En översiktsplan täcker i regel stora geografiska områden där planeringsförutsättningarna kan förändras över tid, både under planarbetets gång och under tiden området omvandlas. Det kan dröja lång tid innan planeringsförutsättningarna för till exempel Simrishamnsbanan klarlagts. Det är inte rimligt att vänta med omvandlingen av ett såhär stort centralt område. Planförslaget avser därför att vara så pass robust att det kan möta förändringar av de oklara planeringsförutsättningarna.

Brf Östergård undrar om det inte är en felaktig ordning att lagfästa en detaljplan inom planområdet innan översiktsplanen för det större området södra Kirseberg och Östervärn är färdig. Denna omvända ordning hotar delaktighetsmöjligheterna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ett pågående arbete med en översiktsplan förhindrar inte per automatik parallella omvandlingsprocesser inom planområdet. Under samrådet av översiktsplanen genomfördes ett omfattande dialogarbete. Inga avgörande hinder bedömdes kvarstå som förhindrade att en detaljplanprocess för området vid Ellstorp kunde påbörjas. Det har inte heller framkommit avgörande hinder under detta utställningsskede. Den hänsyftade detaljplanen är ännu inte antagen.

Brf Östergård anser att Kirsbergsplanen på det stora hela fått lida av prioritetsbrist jämfört med de resurser som avsatts till utvecklingen av Nyhamnen. Känslan är att slutanalysen, efter en ganska lång tids lägprioriterad hantering, tillkommit hastig.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är riktigt att arbetet med översiktsplanen för Nyhamnen har varit prioriterat och att arbetet med översiktsplanen för södra Kirseberg och Östervärn under en tid fått stå tillbaka. Just det faktum att arbetet fått vila tills planeringsresurserna säkerställts visar på en hög ambition avseende utredningsresultatet. Den förlängda tidplanen har dessutom lett till positiva effekter som till exempel en intensivare dialog med medborgarna och fastighetsägarna och en förändrad syn på mellan användning inom Järnvägsverkstäderna.

Lina Olsson hävdar att det ur ett deltagandeperspektiv är tveksamt att fortsätta till nästa formella skede – utställningen – så lång tid efter samrådsskedet, även om det inget fel begåtts i ren formell bemärkelse. Den demografiska förändring som hinner äga rum under fyra år bör tas på allvar. Att backa i processen och göra om samrådsskedet skulle bädda för bättre möjligheter till deltagande bland boende som hunnit flytta in till Kirseberg och Östervärn under den tid som förflutit mellan samråd och utställning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det tar lång tid att bygga ut ett område som södra Kirseberg och Östervärn. Många av de som lämnat synpunkter på förslaget kommer inte att bo kvar när området är färdigbyggt. Det synpunkter som inhämtas speglar aspekter på planförslaget som finns då planförslaget utarbetas. Att arbetet varit utsträckt över tid har visserligen medfört nackdelar för planeringsarbetets kontinuitet och kommunikation men har samtidigt gjort att fler fått möjlighet att lämna synpunkter än vad som annars varit fallet. Samrådet har också visat att det fanns ett bredd stöd för planförslagets intensioner och inga genomgripande förändringar har behövt göras inför utställningen.

Region Skåne anser att förslaget vunnit på att kommunen aktivt inhämtat synpunkter från de grupper i samhället som normalt har svårt att komma till tals, som personer med funktionsnedsättning, socioekonomiskt svaga grupper och invandrare. *Brf Östergård* tackar för vandrigen med ansvariga planerare i området Östergård/Hagstorp den 5 maj 2019, men undrar om det förutom lagstadgade samråd, som varit på bibliotek eller på stadsbyggnadskontoret, förts några mera up-to-date former av dialog med till exempel ungdomar och barn. *Lina Olsson* önskar en redovisning av de dialoger som genomförts under arbetet med planförslaget, till exempel hur deltagarna bjöds in, vilket urval som gjordes och hur synpunkterna behandlades.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret strävar efter ett ökat deltagande och ett ökat inflytande för stadens medborgare, inte minst de yngre. Stadsbyggnadskontoret har därför under läsåret 2018/19 speciellt samarbetat med stadsdelens samtliga förskolor kring de pågående stadsutvecklingsprojekten i närområdet. Samarbetet överensstämmer väl med intentionerna i

barnkonventionen samtidigt som förskolor och grundskolor sökt utmaningar som kan stimulera barns lärande. Utställningsförslaget har därutöver sänts till 344 mottagare, varav många föreningar/organisationer som organiserar/representerar grupper som har svårt att komma till tals. En sammanfattning av dialogen av samrådsförslaget finns redovisad i samrådsredogörelsen och en sammanfattning av dialogen av utställningsförslaget finns sammanfattad i inledningen av detta utlåtande.

Jernbusen vill framhålla vikten av att i den fördjupade översiktsplanen inte styra i detalj avseende exempelvis lägen, gatustruktur, olika funktionsytors storlek, antal och placering, avstånd till samhällsservice, förväntad skala, läghetsstorlekar och upplåtelseformer utan istället peka ut en ambitionsnivå som sedan tillåts bearbetas i detaljplanskedena och den efterkommande utvecklingen av området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanens lokalisering av gatunät, skolor, förskolor, gc-förbindelser mm utgör kommunens planeringsinriktning inför områdets kommande omvandling. Ny kunskap kan komma att framträda under de efterföljande med detaljerade planprocesserna och då medföra justering av planförslaget.

Lina Olsson efterlyser en mer systematisk och transparent redogörelse av planområdets förutsättningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: För att inte tynga planförslaget men ändå sätta förändringarna i ett sammanhang inleds varje kapitel under de tematiska planeringsriktlinjerna med en redovisning av områdets tematiska potential och planeringsförutsättningar.

Lina Olsson noterar att planbeskrivningen innehåller konkreta förslag som inte är formulerade under rubrikerna riktlinjer. Ett exempel på detta är att kulturcentret som föreslås i avsnittet Kultur och fritidsaktivitet inte finns nämnt i riktlinjerna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att granskas så att alla förslag till förändringar omnämns i planeringsriktlinjerna.

Jernbusen är positiva till föreslagen utbyggnadsordning med start norrifrån. Etappernas exakta avgränsning behöver dock diskuteras vidare inför kommande detaljplanarbeten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utbyggnadsetappernas avgränsning kommer att behöva diskuteras vidare inför kommande detaljplanarbeten.

Statens geotekniska institut, SGI har ingen information som pekar på särskilt ogynnsamma förhållanden i det aktuella planområdet, men saknar en översiktlig redovisning av de geotekniska förutsättningarna. Beskrivningen kan kompletteras med en karta som redovisar jordart och jorddjup över Kirseberg och Östervärn.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret delar uppfattningen att det inom planområdet inte finns något som talar för ogynnsamma geotekniska förhållanden som kan leda till exempelvis ras/skred. Det finns därmed inte heller tillräckliga skäl att tynga planförslaget med en redovisning av de geotekniska förhållandena.

Bostadsbyggande

Region Skåne anser det positivt att antalet planerade bostäder ökat sedan samrådsförslaget. *Lina Olsson* noterar att en hög bebyggelsestäthet är eftersträvarsamt men att riktlinjerna inte nämner måttet 4500-5000 bostäder som mål. *Lina Olsson* undrar vilken 'indata' som ligger till grund för bedömningen om planområdets kapacitet för nya bostäder och vilket mått på bebyggelsestäthet som använts för att ta fram denna uppskattning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Antalet bostäder och sysselsatta utgör inte planeringsriktlinjer för områdets utveckling, snarare en förutsättning för de tematiska planeringsriktlinjerna.

Beräkningen av antalet bostäder grundar sig på en fysisk modell som tagits fram för området. Bebyggelsestätheten är sedan ett resultat av beräkningar utifrån modellen.

Arbetsmarknads- och socialnämnden menar att kommunen kan använda den kommunala marken strategiskt för att främja framväxten av nya boendelösningar som kan hantera demografiska förändringar eller förändrade levnadssätt. *Emil Magnusson* hoppas på att större lägenheter lämpliga för unga barnfamiljer prioriteras. Detta eftersom att det finns många små lägenheter i området. *Kollektivhus i Malmö, KIM* ser gärna att planområdet kan rymma olika former av kollektivhus. *Hälso-, vård-, och omsorgsnämnden* ser positivt på att planen erbjuder ett varierat bostadsutbud som möjliggör för olika boendegrupper att bosätta sig i området. Något som även ligger i linje med målen i "Strategi för äldres boende" (STK-2017-1246) men önskar att planeringen för att

täcka behovet av alternativa boendeformer exempelvis trygghetsboende och särskilt boende för målgruppen konkretiseras. *Malmö centrala pensionärsråd* anser att planen har för lite fokus på seniorboende, generationsboende, kollektivboende, små lägenheter som äldre har råd med och andra liknande bostäder anpassade för äldre.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Inom planområdet är kommunens markinnehav synnerligen begränsat men i planförslaget poängteras vikten av ett varierat utbud av bostadstyper. Planeringsriktlinjerna kommer att kompletteras med exempel på boendeformer som kan bli aktuella i området.

Emil Magnusson framför att närområdet idag består av en hög andel hyresrätter och önskar därför att de nya bostäderna till stor del kommer att bestå av bostadsrätter. *Gösta Nydren* menar att det måste bli ett stopp för bostadsrätter och en återgång till att bygga huvudsakligen hyresbostäder. *Lina Olsson* välkomnar målet att erbjuda ett varierat utbud av bostäder i området. Det är dock oklart hur omfattande variation som bör eftersträvas av till exempel andelen hyresrätter i området. *Arbetsmarknads- och socialnämnden* ser överlag positivt på utställningsförslaget. Genom att erbjuda ett varierat bostadsbyggande avser översiktsplanen skapa förutsättningar för att grupper med olika socioekonomisk bakgrund bosätter sig i området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar tydligt vikten av och en öppenhet mot olika upplåtelseformer. En variation av dessa bör förekomma både på områdes- och kvartersnivå.

Arbetsmarknads- och socialnämnden ser gärna ett varierat bostadsbyggande som skapar förutsättningar för grupper med olika socioekonomisk bakgrund bosätter sig i området. För att det ska bli verklighet krävs det att hyrorna i nyproduktion hamnar på rimliga nivåer. Även om hyresnivåer inte direkt kan påverkas i en översiktsplan så kan ambitionsnivån i detta avseende tydliggöras. *Lina Olsson* saknar en redovisning av planområdets förutsättningar att uppnå de uppsatta målen att möjliggöra för grupper med olika socioekonomisk bakgrund att bosätta sig i området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Då kommunens markinnehav inom planområdet är synnerligen begränsat finns det endast små möjligheter för kommunen att säkerställa låga boendekostnader. Genom att föra dialog med såväl fastighetsägare som fastighetsutvecklare kan kommunen öka intresset för att uppföra bostäder som vänder sig till grupper med olika socioekonomisk bakgrund. Översiktsplanen är ett led i en sådan dialog.

Samhällsservice

Förskolenämnden delar den behovsbild som planen presenterar, och bedömer att 800 nya förskoleplatser kan täcka det framtida platsbehovet i området. *Lina Olsson* önskar en beskrivning av omfattningen av förskoleplatsbristen som omnämns.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget redovisas ett behov av förskoleplatser som överensstämmer med förskoleförvaltningens beräkningar. Områdets behov av förskoleplatser kommer att variera över tid. Genom att uppföra förskolorna i etapper kan de även tillfälligt avhjälpa närliggande områdets behov.

Lina Olsson anser att det är mycket bra att planen är så specifik vad gäller säkerställandet av för- och grundskolor inom planområdet men att vissa riktlinjer är presenterade i figurtexten i kartan som istället bör presenteras som riktlinjer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att granskas så att det blir en överensstämmelse mellan figurtexten i kartan och de angivna riktlinjerna.

Förskolenämnden framför bekymmer över lokaliseringen för de förskolor som planeras intill Simrishamnsbanan. Den bullerproblematik som kan komma att uppstå i och med trafikering av Simrishamnsbanan behöver hanteras särskilt, och förskolenämnden ser en omfattande bullerutredning i ett tidigt skede som väsentlig för de föreslagna förskolorna. *Grundskolenämnden* är positiv till placeringen av den första skolan då skolplatserna kan bli aktuella även för elever som finns i Kirsebergs befintliga bebyggelse men ställer sig avvisande till inriktningen om att placera den andra grundskola närmast järnvägsspåret. Detta särskilt med anledning av det buller som kan alstras av tåg- och vägtrafiken intill.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Simrishamnsbanan avses endast trafikeras med regional persontågtrafik, inte med godståg. Det är dock oklart när, hur och om Simrishamnsbanan kommer att byggas och om trafikeringen kommer att ske med pågatåg, duospårväg eller annan persontrafik. Två förskolor har sedan tidigare placerats i anslutning till Simrishamnsbanan. Det har vid framtagandet av dessa förskolors detaljplaner genomförts bullerutredningar med avseende på

kommande tågtrafik. I inget fall har förskolornas placering bedömts oförenlig med den framtida bullersituationen.

Jernhusen förordar en större skola, med ca 1300 grundskoleplatser längs med Södra Bulltoftavägen istället för de två skolor som finns markerade.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Grundskolornas placering har utarbetats i ett nära samarbete mellan stadsbyggnadskontoret och Jernhusen. Grundskoleförvaltningen har bidragit med analys kring planområdets skolbehov. De ytor som i översiktsplanen reserverats för grundskolorna rymmer 650-750 elever, respektive 525-630 elever. I efterföljande detaljplanearbeten går det att mer exakt klargöra vilka ytor som kan avsättas för skolbehov på respektive plats.

Jernhusen förespråkar att den första detaljplanen bör innefatta skolan vid Södra Bulltoftavägen då en väl fungerande skola stärker Kirsebergs attraktionskraft och utgör en lämplig start för den kommande utvecklingen av området. *MKB fastighets AB* framhåller vikten att redan tidigt vara på plats med skolor och förskolor, särskilt eftersom planförslaget framhåller att en inflyttning av barnfamiljer är önskvärd.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret välkomnar initiativ som leder till ett tidigt färdigställande av en grundskola.

Funktionsstödsnämnden och *Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden* konstaterar att planförslaget bedömer behovet av LSS-bostäder till 200 platser. Funktionsstödsnämnden välkomnar att planförslaget nämnt att LSS-bostäderna ska vara integrerade med övrig bebyggelse. Nämnden ser samtidigt ett allt större behov av boendeformer i lugnare, stimulanpassade miljöer, ett behov som inte alltid är lätt att tillgodose i den täta staden. Det är därför viktigt att planeringen av boende tar hänsyn till även detta perspektiv.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdet kommer att erbjuda ett varierat utbud av boendemiljöer. Antalet platser för LSS-boende har efter samtal med funktionsstödsförvaltningens enhetschef för lokalsamordning visat sig vara en överskattning. Det verkliga behovet inom planområdet bedöms vara maximalt 20 platser. Planförslaget kommer att justeras i enlighet med detta. Det är ännu oklart var framtida LSS-boenden skulle kunna beredas plats.

Näringsliv och handel

Region Skåne anser att det planerade området är intressant utifrån ett näringslivsperspektiv. Miljöerna skapar utrymme för kreativitet vilket är efterfrågat och positivt för små företag som är i behov av flexibilitet och samverkan. Förutsättningarna för handel och andra servicefunktioner framstår också som goda, inte minst utifrån det stationsnära läget och tillgänglig kollektivtrafik. *Stadskontoret* noterar att läget vid Östervärns station förordas för handel men menar att även området kring järnvägsverkstäderna lämpa sig för kommersiell service men då mer för kafé och restaurang än renodlad handel. *Arbetsmarknads- och socialnämnden* menar att ett lokalt näringsliv kan främja tryggheten i området genom en ökad rörelse av människor. *MKB fastighets AB* menar att det är utmärkt att fokusera handel till vissa strategiska lägen, det gör det möjligt att sörja för god tillgänglighet vilket gynnar både verksamheter och kunder. Lokaler i kvarter som ligger mer avsides är inte positivt, varken för näringsidkare eller boende, då dessa är svåra att få att fungera och efter en tid riskerar att stå tomma. *Fastighetsägarna Syd* menar att det är angeläget att Malmö stad, fastighetsägare, byggherrar och andra drivande aktörer löpande för en dialog kring områdets näringslivs- och handelsutveckling och därmed inte läser fast sig i alltför detaljerade mål eller förväntningar, så som det presenteras i planförslaget. *Frej Josefsson* anser att Kirsebergs torg kommer att förlora stort om den lokala busslinjen flyttas från Vattenverksvägen till Södra Bulltoftavägen. Mycket service har redan försvunnit och utan bussar hamnar torget i bakvatten. *Sara Blohmé* är inte säker på att ny handel är bra för Kirseberg. Det befintliga och begränsade serviceutbud bidrar till stor del till bykänslan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Förverkligandet av planförslaget sträcker sig över lång tid. Det är därmed svårt att förutse vilka företag som finner planområdet intressant för nyetablering, och i vilken omfattning. Målsättningen är dock att det kommer att finnas ett brett utbud inom olika branscher och att de med högst personaltäthet finner de centrala lägena vid Östervärns station som mest intressanta. Planförslaget redovisar vid vilka platser stadsbyggnadskontoret kommer att ha en tillåtande hållning för nya butiker. Enligt planförslaget tillkommer knappt 10 000 boende och upp till 4 000 sysselsatta. De kommer att utgöra ett kraftigt nytt kundunderlag till såväl ny som befintlig handel.

Lina Olsson anser att det sätt järnvägsverkstäderna utnyttjas på idag visar att det finns kreativa sätt att skapa användning för dem och undrar vilka åtgärder som bör vidtas för att undvika att de så att säga knuffas ut ur området på grund av hyresökningar

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret har aktivt deltagit i Jernhusens arbete med att utveckla järnvägsverkstäderna så att den befintliga bebyggelsen nu rymmer en flora av kreativa näringar. På så sätt prövas områdets potential att rymma verksamheter som annars kanske inte fått möjlighet att etablera sig i området. Det livskraftiga verksamheterna får en möjlighet att utvecklas och kanske permanentas.

Creative Dialogues, In-Discourse AB, Nordic Streetfood AB, Restaurera Sverige AB, Studie Sicken, Southfork Agency, StageVision Oresund AB och Utskottet AB ser med förfaran att deras arbetsplats i den stora vagnhallen i visionsbilden ersatts med bostäder. Samtidigt slås det fast att ”vagnhallens stora volym gör att den ska kunna rymma ett flertal olika funktioner.” Det bör tydliggöras att vagnhallen bör rymma lokaler och andra verksamheter än endast bostäder, kontor och handel. Detta för att möjliggöra både ett bevarande av byggnaden och nuvarande verksamheter samt för att behålla en flexibilitet avseende byggnadens framtida användning. *Brf Östergård* framför att den stora vagnhallen bör bli en mera verksamhetsbaserad del av området och rymma kulturella aktiviteter, mindre verkstäder och småskalig återbruksinriktad verksamhet. *Gösta Nydren* framför att vagnhallen har potential att erbjuda lokaler som idag saknas i Malmö.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att förtydligas så att det framgår att vagnverkstadens stora volym gör att den kan användas för flera olika funktioner, men att det samtidigt kan finnas behov att studera hur de kulturhistoriska värdena kan avspeglas om byggnadsvolymen bryts upp i mindre enheter, så som visas i visionsbilden.

Fastighetsägarna Syd har noterat hur digitalisering förändrat hur den svenska handeln ser ut, butiker planeras, stadskärnor utvecklas, nya stadsdelar planeras och bostäder byggs. Konsumenter vill ha bättre information om när, var och hur paket ska levereras. De vill även ha en enklare returhantering, vilket ställer krav på utformningen av såväl bostäders gemensamma ytor när det gäller pakethantering som hur stadsdelar är utformade för att hantera utkörning och hämtning av varor. Detta bör även översiktsplanen för Kirseberg och Östervärn ta i beaktande.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Digitaliseringen har på många sätt förändrat svensk handel. Företeelsen är relativt ny och har inte i alla delar funnit sin form. Det är därför svårt att redan i en översiktsplan förutse lämpliga planeringsriktlinjer kopplat till handelns utveckling.

Stadsrum och arkitektur

Lina Olsson anser att riktlinjen som anger mål om ett effektivt markutnyttjande kring Östervärns station skulle behöva kvantifieras i termer av hur hög täthet som eftersträvas i antal bostäder och verksamhetsytor, samt även vilket avstånd från stationen som avses. *Lina Olsson* undrar också om det effektiva markutnyttjande som omnämnts under stadsrum och arkitektur utgörs av ett mindre influensområde än det som omnämns i kollektivtrafikavsnittet?

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är svårt att i detalj och med bibehållen trovärdighet bedöma önskad täthetsgrad för varje del av planområdets cirka 60 hektar. Att områdets utbyggnad sträcker sig över en mycket lång tid är också ett försvärande faktum. Däremot är översiktsplanen tydlig med att ett effektivt markutnyttjande ska ske kring stationsläget. En sådan planeringsinriktning blir en viktig förutsättning för kommande detaljplanarbeten, där den mer detaljerade prövningen sker, bland annat med hänsyn till redan befintlig bebyggelse. Östervärns station har ett influensområde på ca 1000 meter, inom vilket hela planområdet ryms. Det stationsnära området som föreslås få en särskilt effektivt markutnyttjande är obestämt men mindre än så.

Anders Mellqvist noterar att detta är ett av de sista centrala lägena som kan bebyggas, och som dessutom har utmärkta allmänna kommunikationer. Därför borde planerarna våga utmana rådande normer och bygg högt och tätt på centrumsidan av Östervärns station. *Paula Sjöholm* tror det blir en fin lösning mellan Ellstorp och Kontinentalbanan förutsatt att den nya bebyggelsen håller samma höjd som Ellstorpshuset.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ett utkast till detaljplan har utarbetats för området mellan Ellstorp och Kontinentalbanan. Enligt förslaget kommer det stationsnära området att få en effektiv markanvändning.

Brf Hagstorp och *Brf Östergård* anser att ny intilliggande bebyggelse måste ta hänsyn till befintlig bebyggelse så att den väl smälter in i omgivningen och blir en visuellt naturlig övergång till övrig nybyggnation på Jernhusområdet. *Paula Sjöholm* önskar att Kirseberg ska få behålla sin unika karaktär som småstaden i storstaden då stadsdelen förtätas. *Emmi Urbanusson* anser att stadsdelen Kirseberg med sitt kulturarv och

mysiga hus ska få behålla sin charm och fortsätta vara attraktivt. Eventuella nybyggen måste därför passa in i omgivningen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget poängterar vikten av att ny bebyggelse tar utgångspunkt i intilliggande bebyggelsens karaktär så att det upplevs som ett naturligt tillskott i stadsbebyggelsen.

Frej Josefsson anser att den bebyggelse som tillkommer enligt den nya planen borde ges en djärvare färgsättning än vanligt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen tar inte ställning till bebyggelsens färgsättning. Staden har utarbetade riktlinjer för bebyggelsens färgsättning men frågan avgörs i ett senare planeringskede.

Lina Olsson ser det som oklart varför det är viktigt att entréer vänds mot järnvägarna, även om det är enklare att förstå vad gäller Simrishamnsbanan, längs med vilken ett grönt stråk planeras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Järnvägar i stadsbebyggelsen utgör ofta en upplevelsemässig barriär i stadsbebyggelsen. Denna upplevelse förstärks om intilliggande bebyggelse vänder en uttalad "baksida" mot järnvägen. Genom att orientera entréer mot järnvägen kommunicerar järnvägen med stadsbebyggelsen på ett tydligare sätt.

Lina Olsson menar att det är oklart vad som avses med 'siktlinje' i planen, och om det är samma sak som gator.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Siktlinjer kan skapas på många olika sätt, dels längs gatulinjer, längs och genom grönstråk och parker, genom kvartersbebyggelse med mera.

Grundskolenämnden är försiktigt positiv till inriktningen om att utforma grundskolorna som centrala funktioner under förutsättning att lokalernas funktionalitet prioriteras framför exceptionella gestaltungsambitioner. Grundskolenämnden har således inget att invända om dessa gestaltungs krav kan uppfyllas inom normal produktionskostnad.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget föreslås grundskolorna få en byggnadshöjd på minst fyra våningar. Det gör att de med sin volym kommer att uppfattas som centrala byggnader inom området. De gestaltungs krav som kommer att ställas på skolorna behöver inte vara exceptionella eller vara motstridiga mot skolornas funktionalitet.

Brf Hagstorp, Brf Östergård och *Gunnar Sandin* anser att en minst fyra våningar hög skola för 650 - 780 elever kloss in på en tvåvåningsbyggnad från 1921 inte är "en varsam hantering av kulturvärdena". *Brf Hagstorp* och *Gunnar Sandin* anser att skolan bör placeras längre söderut i planområdet, till exempel i befintliga industrilokaler. *Brf Östergård* och *Gunnar Sandin* anser att skolan bör ansluta till befintlig bebyggelse på ett mer småskaligt sätt och med längre avstånd till befintlig bebyggelse.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Strax söder om Brf Hagstorp redovisas i planförslaget en yta för en grundskola. I en visionsbild över området har skolbyggnaden illustrerats. Grundskolans placering inom denna yta avgörs inte i översiktsplanen, det kommer att studeras vidare i kommande detaljplan. Då kommer hänsyn att tas till befintlig bebyggelse.

Brf Östergård, Andreas Lundquist, Annika Lundqvist, Anna-Margrethe Thagaard, Bengt Jönsson, Camilla Wallin, David Dromberg, Denise Melin, Elin Scotford, Ellie, Emanuel Nyman, Emmi Urbanusson, Erika Backe, Gustav Andersson, Helena Garpvall, Ignacio M Aput, Jay Hillman, Jens Solgaard, Jonas Wallon, Josefin Andersson, Josefine Gustafsson, Kajsa Lisa Råni, Karin Lokrantz, Louise Ercolino, Luciano Masetti, Malin Hassler, Maria Baldén, Marianne Danielsson, Martin Kubista, Matilda Blomberg, Mats Källblad, Naoma Malmström Arfvedson, Oscar, Paula Sjöholm, Peggy Thornström, Rebecka Budja Solve, Sara Blohmé, Simon Mitchell, Stefan Danielsson och *Vide Scotford* motsätter sig det illustrerade höghuset vid Gerlachsgatan/Högamöllegatan. Det framförs bland annat att den medför otrygghet, avviker från befintlig bebyggelsekaraktär, kommer att skugga närliggande bebyggelse och gator, förhindra utblickar och skapar otrygga skrymslen som ingen ser. Det framhålls också att gröningen är välanvänd då många bostäder saknar uteplats och att den ger en grön och lummig känsla, vilket är särskilt viktigt eftersom Lundavägens koloniområde avses avvecklas. För att uppnå en tryggare miljö föreslås istället att gröningen och Södra Bulltoftavägens tunnel under Kontinentalbanan belystes på ett bättre sätt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är av stort värde att uppnå en effektiv markanvändning i anslutning till Östervärns station. I planförslagens visionsbilder redovisas därför ett högt hus vid Gerlachsgatans anslutning till Södra Bulltoftavägen. Avsikten är även att förse byggnaden med utåtriktade funktioner i bottenvåningen. Möjligheten att åstadkomma en byggnad och dess påverkan på omkringliggande bebyggelse och grönområde kommer att behöva prövas i kommande planeringskedan.

Erik Ljöfgren undrar om den föreslagna bebyggelsen mellan Lucu Food och Johanneslusts radhus kommer att ge skugga på sen eftermiddag/kväll.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Utformningen och konsekvenserna av en ny bebyggelse mellan Lucu Food och Johanneslust kommer att studeras i samband med att en detaljplan utarbetas.

Kulturmiljö

MKB fastighets AB ger sitt stöd för att låta de befintliga kulturhistoriska intressanta byggnaderna skapa identiteten för området. Det stärker dem som bor och/eller arbetar i och i anslutning till området samt bygger upp ett intresse hos dem som kommer utifrån. *Brf Hagstorp* instämmer i att historiska spår och berättelser kan stärkas genom en varsam hantering av kulturvärdena under en kommande utvecklingsprocess. På så sätt kommer de att bidra till att i framtiden ge planområdet en unik karaktär. *Lina Olsson* är mycket positiv till ambitionen att bevara kulturhistoriskt intressant bebyggelse men anser att det är oklart i vilken omfattning det ska ske. *Jernhusen* anser att de markerade, kulturhistoriskt värdefulla, byggnadernas framtida användningsområden måste utredas vidare i efterföljande detaljplanearbeten. Hänsyn behöver då tas till kulturhistoriska, tekniska och affärsmässiga förutsättningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget redovisas de befintliga kulturhistoriska intressanta byggnader och miljöer som avses bidra till områdets identitet. Byggnadernas skick och kulturhistoriska värde kommer att utgöra en viktig grund för deras användning.

Lina Olsson noterar att genomförandedelen inte nämner att en kulturmiljöutredning skall göras. I andra delar av planen indikeras att detta är ett mål.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det framkommer i såväl planeringsriktlinjerna som i genomförandekapitlet att en fördjupad antikvarisk utredning ska genomföras innan de kulturhistoriskt värdefulla byggnaderna ges en permanent användning.

Brf Hagstorp är undrande till varför inte de kulturhistoriska kvarteren Östergård, Hagstorp och Österhus, som ligger i direkt anslutning till planområdet, är beskrivna i planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De kulturhistoriska värdena i kvarteren Östergård, Hagstorp och Österhus har inte givits en kulturhistorisk beskrivning då de ligger utanför planområdet. I kapitlet "Stadsrum och arkitektur" anges däremot vikten av att ta utgångspunkt i intilliggande bebyggelses karaktärer så att olika delar av planområdet kan utveckla skilda identiteter och samtidigt utgöra naturliga tillskott i stadsbebyggelsen.

Creative Dialogues, In-Discourse AB, Nordic Streetfood AB, Restaurera Sverige AB, Studie Säckan, Southfork Agency, StageVision Oresund AB och Utskottet AB noterar att det i planförslaget hänvisas till "Järnvägsverkstäderna i Kirseberg med omnejd - Kulturhistorisk utredning". Denna utredning finns av någon anledning dock inte upptagen i listan över till utställningsförslaget tillhörande dokument.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Listan över planförslagets tillhörande dokument, till vilka hänvisning skett, kommer att kompletteras med "Järnvägsverkstäderna i Kirseberg med omnejd - Kulturhistorisk utredning"

Lina Olsson föreslår en kulturhistorisk utredning som även täcker Hagtorps koloniområde samt Östra Sommarstadens koloniområde väster om Simrishamnsbanan. De senare två har gjorts osynliga i planen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Östra Sommarstadens koloniområde och Hagtorps odlingslotter ligger utanför planområdet och åtgärder kopplade till odlingslotterna föreslås inte i planförslaget. Odlingslotterna/Kolonierna på Jernhusens fastighet, väster om Simrishamnsbanan, har ett begränsat natur- och kulturhistoriskt värde.

Grön stad och naturmiljö

Frej Josefsson önskar ett grönt stråk till kusten som förbinder Kirsebergsstaden med Spillepengen/Lomma.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I den kommuntäckande "Översiktsplan för Malmö" redovisas ett framtida grönt stråk som förbinder Beijers Park med Segevång, Malmö golfbana och som sedan längs Segeå leder vidare till havet. Det är bland annat för att möjliggöra sådana rörelser som planförslaget redovisar gröna kopplingar till Beijers Park.

Tekniska nämnden framför att planförslagets redovisning av flera mindre grönytor utan större stadsdelspark, gör det svårt att inrymma naturmiljöer med plats för både rekreation och avskildhet. Den grannskapspark som planeras inom området är dessutom förhållandevis liten, ca 1,5 hektar. Många i området kommer att ha mer än 1000 m till närmaste stadsdelspark (minst 5 hektar), vilket är det maxavstånd från bostad som förespråkas i Grönplan 2003.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Så gott som hela planområdet öster om Kontinentalbanan ligger inom 1000 meter från närmaste stadsdelspark (Beijers park). Tillgängligheten till parken kommer att förbättras i samband med att nya kopplingar anläggs över Simrishamnsbanan. Det är svårt att inom planområdet rymma ytterligare en stadsdelspark och samtidigt upplåta marken för tät stadsbebyggelse som får nytta av det stationsnära läget. Den grannskapspark som föreslås få en placering mitt i planområdet är på knappt 2 ha och ligger därmed inom intervallet för grannskapsparkeers storlek på 1-5 ha.

Tekniska nämnden anser att uppgiften i faktarutan på s.9 om att de nya parkerna är 5,5 hektar är missvisande då den räknade ytan inte utgörs av endast parker utan även av grönytor avsatta för odling m.m. Andelen grönyta inom planområdet behöver därför utökas för att kunna rymma alla de värden och funktioner som är beskrivna i planprogrammet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Uppgiften om att planområdet rymmer 5,5 ha parker kommer att justeras så att det framgår att ytorna till viss del även inkluderar stadsodling. Grönytorna bedöms kunna rymma de funktioner och värden som planförslaget anger.

Tekniska nämnden anser att det bör utredas hur den stora mängd nya bostäder och arbetsplatser som planeras kommer att påverka de befintliga parkerna Ellstorpsparken och Beijers park.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ellstorpsparken och Beijers Park förväntas få fler besökare när planområdet bebyggs. Parkerna kan komma att behöva studeras med avseende på de konsekvenser det ger på bland annat innehåll och slitage.

Tekniska nämnden önskar att parker inte förläggs i bullerutsatta lägen eller som smala långsträckta områden längs gator och vägar. Grönstrukturen i planen behöver därför också ses över även vad gäller placering och utformning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdet genomkorsas av olika former av infrastruktur. Varken bostäder, skolor eller grönområden gör sig bäst i anslutning till trafikmiljöer. Områdets grannskapspark har givits en skyddad plats mitt i planområdet. Längs järnvägarna behöver ett obebyggt område lämnas, bland annat för att det ännu är oklart hur Simrishamnsbanan kommer att uppföras. En sådan oklar yta kan då användas för rekreativa ändamål som till exempel stadsodling eller för att gynna den biologiska mångfalden. Planförslaget har generellt försökt finna en god balans mellan vilka funktioner som kan placeras längs infrastrukturen.

Joakim Polling håller med om att "befintliga gröna värden som är knutna till platsen ska göras mer framträdande. Gröna kvaliteter på torg, i gaturum och på fasader ska skapas och utvecklas. Stadsodling, som är populärt, och nya innovativa former av urban odling, ska främjas". I planförslaget planeras för 5.5 ha grönområden samtidigt som det tas bort ca 15 ha mark redan befintliga grönområden. *Don Woezjak* ser att grönområdet väster om Kontinentalbanan kommer att rivas för att byggas med bostadshus. Det finns väldigt få större platser där man kan gå ut med hundarna och ha en härlig promenad i det gröna. Varför inte göra parken finare istället.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget medför att delar av de områden som idag är gröna kommer att utvecklas. Många av dessa gröna områden är inte offentligt tillgängliga och/eller är i privat ägo. Planförslaget har försökt finna en god balans mellan att använda det stationsnära planområdet för tät stadsbebyggelse och samtidigt erbjuda offentligt tillgängliga grönområden.

Lina Olsson saknar en beskrivning av de befintliga grönområdenas och parkernas värden med avseende på deras rekreativa funktion.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Inom planområdet finns koloni- och odlingsområden. Detta är omnämnt. Planförslaget kommer att kompletteras genom att omnämna ruderatmarken mellan Kontinentalbanan och Ellstorp.

Fritidsnämnden undrar om verkställandet av planerna på aktivitetsstråk, parkområden och odlingsområden kan komma att styras av för vem bostäderna i området byggs.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I huvudsak förväntas områdets gröna ytor anpassas efter de närboendes behov, men de kan också bestå av inslag som lockar besökande från andra delar av staden.

Denise Melin och Anna-Margrethe Thagaard noterar att det på sid 9 under "Parker och grönstråk" nämns ett "aktivitetsstråk" längs Österhagsgatan och fram till vagnsverkstaden men på sid 12 finns en karta med röd streckad linje med en markering där det står: "Ett grönt aktivitetsstråk placeras längs Österhagsgatan och dess förlängning söderut..." Den streckade linjen stämmer inte med gatunamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: På sidan 12 har olyckligtvis pilen som hänvisar till aktivitetsstråket även råkat placeras på den röda linje som markerar gång- och cykelkopplingen som förbinder Ellstorpsparken med Flygfältsparken. Detta kommer att justeras.

Lina Olsson menar att en kommande breddning av Österhagsgatan skulle göra det intilliggande aktivitetsstråket smalare och *Brf Östergård* undrar hur mycket utrymme som då egentligen blir över för att skapa ett grönt aktivitetsstråk längs med Österhagsgatans västra sida.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Österhagsgatans köryta är 5 meter bred vid anslutningen till Södra Bulltoftavägen. Längre söderut är körytan 7 meter bred. Även om gatubredder inte studerats i planförslaget så kan Österhagsgatan förväntas bli lika bred längs hela sin sträcka. Påverkan på aktivitetsstråket bedöms bli marginell.

Anna Lund håller med om att området närmast Simrishamnsbanan redan idag har rekreativa och biologiska värden och tror det skulle höja det rekreativa och biologiska värdet av denna sträcka om man möjliggör för fler att använda ytan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdet redovisar att området närmast Simrishamnsbanan har rekreativa och biologiska värden och kan utgöra en resurs vid områdets omvandling.

Kristina Slade önskar att de grönområden som ska finnas i området ska vara naturlika snarare än tillrättalagda parker.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att förtydligas så att det framgår att de grönområden som kommer att finnas inom planområdet ska erbjuda en mångfald av olika miljöer som också bidrar till biologisk mångfald. Parkernas slutliga utformning avgörs i ett senare skede.

Tekniska nämnden menar att det blir komplicerat när planförslaget föreslår att aktuella grönområden ska grävas ut för att erhålla acceptabel vattenhantering och samtidigt ange att flera grönområden har höga naturvärden som är viktiga att tillvarata. Denna fråga riskerar att skapa stor konflikt med motstående direktiv i detaljplaneskedet. *Miljönämnden* ser gärna att planeringsriktlinjerna visar mer ambitiösa strategier kring hur de värdefulla biotoperna ska bevaras. Man undrar om det går att flytta ruderatmarkerna upp på taken, samla in fröerna för att sedan återskapa samma flora efter marksaneringen. *Jernhusen* framför att förslaget att marksaneringar ska genomföras på ett sätt som så långt som möjligt bevarar befintliga naturvärden skapar osäkerhet och skulle behöva förklaras ytterligare. Jernhusens första prioritet är att marken saneras så att lagkraven inryms och platsen blir bebodig för människor.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslagens planeringsriktlinjer kommer att förtydligas så att det framgår att den befintliga floran kommer att påverkas av såväl bebyggelse, dagvatten som marksanering. Områdets ekologiska värden, främst bestående av ruderat-floran, bedöms dock som möjliga att kompensera. Genom till exempel fröinsamling av de lokalt förekommande arterna kan sådd ske på ersättningslägen inom området. I planförslaget kommer områden för detta att anges längs Kontinentalbanans slänt. Även taken på byggnader kan anpassas för värdefull flora och besås, så kallade ruderat-tak. De nya parkerna kan också utformas så att befintlig flora ges förutsättningar för återetablering.

Länsstyrelsen påpekar att det inom planområdet finns förekomst av skyddade arter som klotullört, kärnäva och parksmörblomma. Arterna är skyddade enligt 8 § artskyddsförordningen och länsstyrelsen råder kommunen att i kommande planarbeten tidigt utröna de skyddade arternas förekomst och utreda vilken påverkan ett genomförande av planerad exploatering skulle få för de skyddade arterna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med behovet av att samla in lokalt förekommande fröer, eller alternativt flytt av det avhyvlade översta marklagret, och erbjuda ersättningslägen. Den planerade exploaterings påverkan på arter skyddade enligt 8 § artskyddsförordningen kommer att utredas i efterföljande planering. Dispens från artskyddsförordningen kan då komma att behöva sökas.

Lina Olsson efterlyser en redovisning av vilka ekologiska värden de befintliga grönområdena har och som planeras avvecklas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En naturvärdesinventering (Naturvärdesinventering av banområde vid Kirseberg och trädgårdsmark vid Ellstorp, Malmö, 2016) har genomförts och i

planförslaget anges att det finns områden med höga naturvärden. Planförslaget kommer att kompletteras med en hänvisning till utredningen.

Tekniska nämnden noterar att det i planförslaget står att ”befintliga gröna värden ska utvecklas genom att göra grönskan som är knuten till platsen mer framträdande” och att ”befintliga stora träd och annan vegetation så långt som möjligt ska behållas”. I praktiken är det dock ofta svårt och dyrt att behålla den befintliga vegetationen när marken är förorenad. Det måste utredas hur mycket av vegetationen som är möjlig att bevara.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är oklart hur förorenad marken är inom planområdets olika delar. Vissa områden är väl undersökta medan andra inte är det. När klarhet har uppnåtts kring vilka områden som ger möjlighet att utveckla befintliga gröna värden ska ambitionen vara att göra det. Det finns många goda exempel på både sanering runt befintliga träd och flytt av träd. Fortsatta utredningar kommer att krävas i efterföljande planeringssteg.

Gösta Nydren föreslår att Jernhusens område blir en trädgårdsstad - med bibehållna koloniområden, boenden med tillhörande odlingsplatser, en skola med fokus på odlade, ett lokalt centrum med odlarbutiker, lokal grönsaksmarknad, osv.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är viktigt med en grön karaktär på planområdet och en tydlig koppling till odlingstemat. Detta framkommer också av planförslaget.

Arbetsgruppen Hagstorps odlingslotter önskar bibehålla odlingslotterna i Hagstorpsgatan och att de på ett naturligt sätt ansluts till det planerade gröna aktivitetsstråket längs med Österhagsgatan. *Brf Hagstorp* ser med stor oro att man på ritningarna i planförslaget (s. 3, 9, 21, 23, 29, 43, 45, 47, 50 och 52), i visionsbilden och även i modellen har gjort Hagstorpsgatan till en genomgående gata. Att göra det vore att radera en mycket värdefull miljö. Behåll istället befintliga odlingslotter och promenadstråk längs Hagstorpsgatan. *Gunnar Sandin* behåll så mycket som möjligt av det befintliga långsträckt odlingsområdet i Hagstorpsgatan och utvidga det en aning (söderut) in mot Järnvägsverkstäderna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Hagstorpsgatans odlingslotter ger en fin karaktär åt området men de ligger utanför planområdet, varför planförslaget inte föreslår några förändringar avseende lotterna. Genom att peka marken söder om odlingslotterna för skoländmål, med angöring söderifrån, bidrar planförslaget till ett bevarande av miljön. Odlingslotterna är upplåtna på gatumark, det är därför de redovisas som gata i Malmö stads grundkarta.

Koloniföreningen Lundavägen, Elisabet Ingvarsson och *Stefan Andersson* hoppas att stadsbyggnadskontoret hittar ett sätt att effektivt utnyttja marken och samtidigt bevara de gröna och kulturhistoriska kvaliteterna som Lundavägens koloniområde representerar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget påpekas vikten av att i efterföljande detaljplanarbeten i möjligaste mån beakta de gröna kvaliteterna som finns i Lundavägens koloniområde, även efter det att kolonifunktionen utvecklats.

Anna Lund påpekar att kartan på sidan 3 som visar planområdets läge och avgränsning inkluderar en bit av Östra sommarstadens koloniområde. Detta är fel eftersom detta koloniområde inte ska beröras. Detta gäller även kartan på sidan 9, där en bit av Östra sommarstadens koloniområde är markerad som Blandad stadsbebyggelse. Detsamma gäller även kartan på sidan 23, där området är markerat som bostäder, med inslag av kontor och handel. *Annette Murray, Pia* och *Kennet Nilsson* noterar att den största delen av Östra sommarstaden ligger utanför planområdet men att kolonin A 96 – A 100 ligger innanför och undrar vad det kommer att betyda för dessa.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget föreslås en gång- och cykelförbindelse passera igenom det sydvästra hörnet av Östra sommarstadens koloniområde. Det är av det skälet som den västligaste delen av Östra sommarstaden ingår i planområdet. Däremot kommer samtliga plankartor att justeras så att det framgår att inga förändringar i övrigt föreslås inom Östra sommarstaden. De kolonier som hamnar väster om gång- och cykelförbindelsen kommer att redovisas som grönområde.

Lina Olsson noterar att riktlinjerna inte anger om och hur befintliga koloniområden inom planområdet ska utvecklas och/eller bevaras. I avsnittet Grön stad och naturmiljö framkommer det att stadens avsikt är att utveckla områdena. Enligt MKB:n (sid 14) verkar det dock vara oklart om planförslaget tar ställning i denna fråga eller inte.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det befintliga koloniområdet/odlingslotterna som ligger inom järnvägsverkstäderna och i anslutning till Simrishamnbanans västra sida avses inte bevaras. Dessa kolonier/odlingslotter inbegrips inte i det som benämns Östra sommarstaden.

Jämställdhet, jämlikhet och barnperspektiv

Förskolenämnden ser mycket positivt på att ett barnperspektiv genomsyrar planförslaget och att utgångsvärdet för stadsrummet är att det ska vara tryggt, inkluderande, jämlikt och barnvänligt. *Malmö centrala pensionärsråd* tycker att barnperspektivet tydligt lyfts fram. *Brf Hagstorp* anser att sociala konsekvenser och barnperspektiv behöver utredas grundligare avseende trafikmiljö och ingrepp i redan fungerande gatu- och boendemiljöer. *Brf Östergård* och *Helene Roslund* undrar om det gjorts någon barnkonsekvensanalys och om hänsyn tagits till barnkonventionen och regler kring hur barnverksamheter placeras/utsätts i byggd miljö. *Brf Östergård* ställer sig frågande till på vilket sätt barnets bästa tagits i beaktande vid planering av genomfartsled förbi två befintliga grundskolor och två befintliga förskolor på en förhållandevis smal väg som Södra Bulltoftavägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det genomfördes en social konsekvensanalys i inledningsskedet av arbetet med översiktsplanen. Det skedde i samband med ambitionen att utarbeta en metod för att säkerställa att social hänsyn beaktades i planeringsarbetet. Avsikten var att se om verktyget som användes var tillräckligt ur ett antal perspektiv, bland annat barnperspektivet. Sedan dess har kontoret följt det omfattande arbete med Malmökommissionen. Där beskrivs bland annat stadsplaneringens verktyg för att stärka en socialt hållbar planering, vilket gjort att vi omarbetat vårt verktyg och har gått ifrån försöksstadiet. Deltagare i arbetet med Malmökommissionen har kunnat följa planarbetet och justerat eller kompletterat förslaget där så behövs utifrån grunderna i den sociala konsekvensbedömningen. Barnperspektivet beaktas på flera sätt med framhålls särskilt under rubriken ”Jämställdhet, jämlikhet och barnperspektiv” och under rubriken ”Sociala konsekvenser”. Med detta som grund bedömdes planförslaget inte vinna på ytterligare analyser.

Funktionsstödsnämnden önskar en beskrivning om hur området kan utvecklas så att personer med funktionsnedsättning har möjlighet att röra sig på egen hand och med kollektiva färdmedel samt hur offentlig service och mötesplatser ska utformas så att de blir tillgängliga för alla.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanen utgör ett av kommunens mest övergripande planeringsverktyg. I planförslaget framhålls att planområdet kan bli ett område där människor med funktionshinder bor, besöker och verkar. På vilket sätt kollektivtrafiken, offentlig service och mötesplatser ska utformas för att göra dem tillgängliga för funktionsnedsatta kommer att studeras i efterföljande planeringssteg.

Hälsa-, vård-, och omsorgsnämnden och *Malmö centrala pensionärsråd* önskar att målgruppen äldre lyfts ytterligare.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget framhålls vikten av en fungerande samhällsservice, att rörelsestråk ska kantas av funktioner som bidrar till ökat folkliv, att entréer vänds mot gatan och att parkeringshus ges aktivitet på bottenvåningarna. Detta är exempel på åtgärder som leder till en offentlig miljö som är trygg, inkluderande och jämlik såväl dagtid som nattetid, och därmed även gynnar stadens äldre befolkning.

Kultur- och fritidsaktivitet

Fritidsnämnden menar att fritidsgårdar helst inte ska ha verksamhet i direkt anslutning till en skola. En eventuell fritidsgård kan dock med fördel ligga i direkt anslutning till den planerade sporthallen, dit också andra typer av fritids- och kulturaktiviteter kan placeras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget korrigeras så att det framgår att en framtida fritidsgård med fördel placeras i anslutning till sporthallen.

Fritidsnämnden har inga synpunkter på att fotbollsplanen flyttas inom området, men att en fullstor fotbollsplan även fortsättningsvis kommer att behövas inom planområdet. Det kan vara en fördel att lägga skola och fotbollsplan intill varandra för att underlätta ett samnyttjande av fotbollsplanen. *Jernhusen* ser möjligheten att nyttja redan närbelägna befintliga idrottsanläggningar istället för att bygga en ny idrottsanläggning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget tillgodoses behovet av en ny fotbollsplan i anslutning till en grundskola.

Brf Hagstorp vill bevara det gröna området intill Österhagsgatan och utveckla det till ett aktivitetsstråk enligt planförslaget, till exempel genom att bevara nuvarande fotbollsplan och basketplan som utgör naturliga platser för fysisk aktivitet för områdets och skolornas barn och elever.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Den nuvarande fotbollsplanen och basketplanen är exempel på funktioner som kan komma att rymmas i det föreslagna aktivitetsstråket.

Josefine Gustafsson, Josefin Andersson och Mats Källblad vill att en skatepark skapas och som är tillgänglig och lämpad särskilt för barn 10 år och uppåt. I området idag finns flera lekplatser för yngre barn men få platser för tonåringar och äldre.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är angeläget att planområdet erbjuder fritidsaktiviteter för flera olika åldersgrupper. Vilka fritidsaktiviteter som kommer att komma till stånd studeras i ett senare planeringsskede.

Lina Olsson önskar en beskrivning av befintlig samhällsservice i form av idrottsplatser i närheten av området, samt det nya behov som förväntas uppstå till följd av planområdets utbyggnad.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Befolkningens fritidsmönster varierar över tid och det är svårt att förutse vilka aktiviteter som bör ges plats inom planområdet. Idag finns ett padelcentrum i området, något som var svårt att förutse för några år sedan. I arbetet med översiktsplanen har fritidsförvaltningen och grundskoleförvaltningen, mot bakgrund av närliggande utbud, påtalat behovet av en fotbollsplan och en sporthall.

Kulturnämnden saknar ett förhållningssätt till kulturens möjligheter att bidra till en hållbar utveckling av området. Strategier för sådana förhållningssätt finns beskrivna i "Malmö stads översiktsplan" och "Kulturstrategi och handlingsplan". Kulturnämnden menar att det borde finnas goda möjligheter till att genomföra en del av dessa strategier i det fortsatta planarbetet. Kulturnämnden noterar vidare att det talas om gröna värden och möjligheter till spontan fysisk aktivitet, vilket är positivt, men saknar höjd för att möjliggöra kulturella aktiviteter på dessa ytor som t.ex. sommarscen eller annan kulturverksamhet utomhus. *Brf Östergård* saknar en redovisning av vilka nya möjligheter för "kulturutbyte, kulturarbete, och kulturella möten" som kommer att komma tillstånd, trots att de anges i förslaget som viktiga.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget lyfts vikten av att vara lyhört för medborgarnas initiativ, exempelvis för tillfällig användning av platser som är oanvända eller inväntar omvandling. Det kan vara för kulturella ändamål, odling eller andra sociala aktiviteter. Under planarbetets gång har effekten av detta blivit tydlig och planområdet rymmer nu många skiftande kulturverksamheter. Planförslaget kommer att kompletteras med intentionen att låta offentliga platser bli en arena för kultur i bred bemärkelse, en plats för aktivitet och evenemang, konst, installationer, ljus och ljud med mera som tar sig uttryck utifrån gemenskap, kulturell mångfald, kulturarv med mera.

Kulturnämnden och *Stadskontoret* poängterar att det redan idag finns en rad kultur och kreativa verksamheter etablerade i järnvägsverkstäderna. Kostymthyrning för film och teater, scenografi för TV, film, foto och teater, ljudteknik för film, TV, konsert, mässor etc., ljus- och kamerateknik, grafisk produktion och även film- och Tv-studio. Kulturnämnden och Stadskontoret kan se järnverksverkstäderna som en framtida nod för kultur och kreativa verksamheter. *Ingvor Sabina Le John* menar att ett mindre lokalhistoriskt centrum kan vara av intresse både för allmänhet och skolelever och föreslår att en del av de "historiskt värdefulla byggnaderna" kan användas för ändamålet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Järnvägsverkstädernas lokaler är stora, särskilt den tidigare vagnverkstaden. Planförslaget kommer att förtydligas så att det framgår att järnvägsverkstädernas lokaler kan användas för flera olika kulturella och kreativa ändamål. Vagnverkstaden stora volym kan i vissa avseenden göra den svårare använd. Det kan därför finnas skäl att hålla en öppenhet gentemot flera olika sätt att använda byggnaden samtidigt som det kan finnas behov av att studera om byggnadens kulturhistoriska värden kan avspeglas även om byggnadsvolymen bryts upp i mindre enheter, så som visas i visionsbilden.

Lina Olsson noterar att det finns förslag i kapitlet "Kultur- och fritidsaktiviteter" som inte är formulerade som riktlinjer. Intressant och bra med ett kulturcentrum men det är oklart om planen eftersträvar att skapa ett sådant center inom planområdet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Inledningen till de tematiska planeringsriktlinjerna avser att redovisa planområdets förutsättningar och potential inom respektive tema. Det kulturcentrum som omnämns utgör ett exempel som skulle kunna rymmas inom planområdet men planeringsriktlinjerna tar dock inte ställning till detta exempel utan är mer generell i sin öppenhet mot olikas kulturändamål.

Resurseffektivt byggande och energihushållning

Sysav anser att det är positivt att staden redan på denna översiktliga plannivå lyfter frågor som rör ett resurseffektivt byggande. *Miljönämnden* ser möjligheter att definiera fler typer av urbana symbioser i en energistrategi. Avsnittet kan kompletteras med en planeringsriktlinje som anger att byggnaderna ska designas

så att taken har hög hållfasthet för att kunna belastas med vegetation. Om detta inte tas i beaktande redan vid planering av byggandet, så finns det risk att vegetationsklädda tak inte kommer till stånd.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns många goda skäl till att förse byggnader med gröna tak och att det ska eftersträvas redovisas i kapitlet om dagvattenhantering. Det kan också finnas skäl att inte göra det, varför planförslaget inte kommer att förorda absoluta krav på att det ska ske.

Sysav noterar att planförslaget beskriver behovet av energieffektivisering av byggnader och bostäder och att man ska verka för lokalt producerad förnybar energi. Sysav anser att det är en god ansats, men anser också att det behövs centralt producerad energi, för att möta upp efterfrågan när tillgången på den lokalt producerade energin inte räcker till. Det är också viktigt att vidga begreppen kring hållbar energi. Förnybar energi är viktigt, men det är också återvunnen energi. Det kan i vissa fall till och med vara bättre att ta tillvara energi som annars gått till spillo än att bara fokusera på att ursprunget är förnybart.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget används begreppet ”grön” fjärrvärme. Begreppet avser att inbegripa även centralt producerad återvunnen energi. Begreppen kring olika energisorter kommer att ses över i samband med framtagandet av den nya energistrategin.

Regional och lokal kollektivtrafik

Stadskontoret konstaterar att markreservatet för Simrishamnsbanan är viktigt samtidigt som förutsättningarna kring Simrishamnsbanans utformning och trafikering är mycket oklara. Därför bör alternativa scenarion utvecklas tydligare i planprogrammet – med Simrishamnsbanan samt utan. *Region Skåne* påminner om att Simrishamnsbanan varken finns med i Nationell eller Regional plan. I ”Trafikförsörjningsprogram för Skåne” lyfts dock sträckan Malmö - Simrishamn fram som ett stråk av regional betydelse. I Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050, under investeringsbehov för Skåne mot 2050, presenteras Simrishamnsbanan som ett eventuellt objekt för investering. *Trafikverket* bedömer att ett eventuellt förverkligande av Simrishamnsbanan ligger mycket långt fram i tiden. *Jernhusen* påpekar att det inte finns något beslut taget om Simrishamnsbanans framtid. Planeringsförutsättningarna behöver i denna, såväl som andra frågor, utgå från att vi inte ska omöjliggöra en framtida trafikering men samtidigt inte förutsätta att en framtida trafikering kommer att ske. *Burlövs kommun* uppfattar att frågan om återupptagen tågtrafik på Simrishamnsbanan gradvis minskat i aktualitet och därmed behovet av att bevara spårområdet i detta syfte. *Brf Hagstorp* anser att Simrishamnsbanans eventuella framtid tar för stort utrymme i och påverkar planen avsevärt trots att det i nuläget inte finns några planer för denna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är mycket svårt att i efterhand åstadkomma reservat för ny regional spårburen trafik. Befintliga järnvägssträckor och reservat bör därför bibehållas tills det råder full övertygelse om att trafikering inte kommer tillstånd. Simrishamnsbanan utgör riksintresse för järnvägstrafik och bedöms fortfarande kunna komma att trafikeras. Ett fysiskt reservat kommer därför att bibehållas. I väntan på att reservatet kommer att tas i anspråk för trafik redovisas i planförslaget att spårområdet ges rekreativa funktioner. Planförslaget kan därmed möta en utveckling både med och utan spårburen trafik på Simrishamnsbanan.

Tekniska nämnden noterar att merkostnaden för en nedsänkning av spåret (jämfört med järnväg i markplan) enligt Trafikverket helt ska bekostas av Malmö stad. Hur detta ska nedsänkningen ska lösas, både tekniskt och kostnadsmässigt, kräver ytterligare utredningar. Möjligheten att undersöka andra alternativ bör beaktas, som t.ex. tåg i marknivå, högbana på bro eller bank. Vidare måste fortsatt utredning visa hur planområdet kan utvecklas utan att begränsa framtida ställningstaganden avseende Simrishamnsbanan. *Länsstyrelsen* framför att om kommunen vill säkerställa andra lösningar för passager och trafikering av en framtida Simrishamnsbana än i markplan så bör kommunen avsätta mark och beskriva konsekvenserna även av ett byggskede. Detta är särskilt angeläget med tanke på att spårområdet idag både går intill befintlig bebyggelse och grönstruktur, som kommunen avser bevara, såväl som områden som föreslås för successiv omvandling. Omvandlingsområden kan fungera som markreserv för att möjliggöra olika lösningar för Simrishamnsbanan under förutsättning att detta syfte i så fall tydliggörs. Länsstyrelsen anser också att planläggning närmast intill Simrishamnsbanan behöver ta hänsyn till markanspråken för att hantera den omgivningspåverkan som en trafikering kan komma att innebära. *Region Skåne* ser positivt på lösningarna som stödjer en trafikering av Simrishamnsbanan och samtidigt minimerar barriäreffekterna. *Jernhusen* ser de stadsmässiga fördelar som nedgrävningen och bron ger men inser också att dessa åtgärder är sammankopplade med stora investeringar. Jernhusen behöver därför vara tydliga med att investeringar i denna storleksordning inte kommer att kunna belasta utvecklingen av området. *Trafikverket* bedömer att ett eventuellt förverkligande av Simrishamnsbanan ligger mycket långt fram i tiden och finner därför ingen anledning att uttala sig om järnvägen i ett nedsänkt läge. *Östra sommarstadens* koloniförening och *Annette Murray* påpekar vikten av att översiktsplanen anger behovet av tillräckligt med mark på Simrishamnsbanans västra sida, både för själva järnvägen, säkerhetsavstånd samt för framtida

anläggningsarbeten kopplade till Simrishamnsbanan, så att Östra Sommarstadens koloniområde hålls så intakt som möjligt, även närmast spårområdet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En framtida trafikering av Simrishamnsbanan kommer att behöva föregås av ett flertal utredningar. Det går i dagsläget inte att förutse hur utredningarna kommer att landa varför det är viktigt att säkerställa att planförslaget möjliggör olika utformningar av banan. I ett så här pass centralt område är det ur stadsbyggandssynpunkt viktigt att barriärverkan och störningarna blir så liten som möjligt och att lösningen blir yteffektiv. Av det skälet förordas en järnväg i tråg. Oklarheterna kring vilken lösning som slutligen väljs medför att planförslaget förordar en utbyggnadsordning där områdena närmst banan bebyggs sist. Utbyggnadsordningens koppling till oklarheterna kring Simrishamnsbanan kommer att förtydligas i planförslaget. Likaså att ny bebyggelse inte ska placeras så nära Simrishamnsbanan att det inte går att säkerställa skyddsåtgärder och etableringsplats längs banan under byggskedet.

Anders Mellqvist menar att det vore bra om nedgrävningen av Simrishamnsbanan sträcker sig förbi Beijers Park så att det blir möjligt att knyta samman parken med det långsmala grönområdet söder om Bulltoftavägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I det fall Simrishamnsbanan förläggs i tråg vore det bra om banan förblev i tåg även då den passerar Beijers Park. Det förenklar för Vattenverksvägen och Östra Fäladsgatan att passera järnvägen.

Trafikverket påpekar att underhållet på den befintliga järnvägen Östervärn-Brågarp har upphört men i princip samma förhållningsregler ska tillämpas som vid en trafikerad bana, d.v.s att ett avstånd på 30 meter från spårmittpunkt ska hållas bebyggelsefritt, och hänsyn ska tas till trafiksäkerhet och järnvägsbuller.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att förtydligas så att det framgår att säkerställandet av plats för skyddsåtgärder är en förutsättning för att bebyggelse ska kunna placeras nära Simrishamnsbanan.

Tekniska nämnden anser att planeringsriktlinjerna i kapitlet "Regional och lokal kollektivtrafik" bör kompletteras med en punkt om att på sikt möjliggöra för att trafiken från Östervärns station kan kopplas till Malmö C nedre, så att en ringlinje kan skapas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med information om att trafiken från Östervärns station ska kunna kopplas till Malmö C nedre, så att en ringlinje kan skapas.

Fastighetsägarna Syd noterar att Östervärns station efter utbyggnaden enligt planförslaget kommer att bli en av de stationer i Skåne med flest boende och verksamma inom 1000 meters radie. Det är något som förpliktigar och Malmö stad bör därför säkerställa satsningar på tätare turer till och från Östervärn station.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad arbetar på många olika sätt för att öka antalet kollektivtrafikresenärer, inte minst med tåg. På sikt förväntas antalet avgångar från Östervärns station komma att öka, inte minst när/om Simrishamnsbanan öppnar för trafik eller då det möjliggörs för tåg mellan Lund och Köpenhamn via Kontinentalbanan.

Anders Mellqvist menar att Östervärns station bör ligga så långt söderut som möjligt längs järnvägen för att maximera antalet människor i dess upptagningsområde.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det finns många tekniska begränsningar för var perrongen vid Östervärn kan placeras. Det avgörs inte minst av järnvägsväxlarnas placering.

Anders Mellqvist föreslår att när bussarna passerat Värnhem och kört en bit på Lundavägen så de kan stanna vid Östervärns station innan de åker ut på motorvägen efter Almedalsgatan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget redovisas ett hållplatsläge längs Lundavägen vid Östervärns station. Hållplatsens exakta läge kommer att behöva studeras vidare.

Frej Josefsson menar att Östervärns station är en stor tillgång och att tillgängligheten från Kirsebergshållet måste förbättras. Idag är station vänd bort från den gamla bebyggelsen och det förstärker känslan av att den äldre bebyggelsen är mindre viktig än den som kommer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Den befintliga perrongen vid Östervärns station ligger väster om spåren. Den behöver ligga där även framgent för att möjliggöra för tågtrafiken att efter Östervärns station nå Malmö C. På sikt kan en ny perrong komma att placeras öster om Kontinentalbanan så att tåg från Köpenhamn till Lund kan stanna vid Östervärn då Citytunneln är överbelastad. Planförslaget kommer att kompletteras med att tunnelarna under Kontinentalbanan skulle behöva studeras så att de blir mer välkomnande för passager och därmed underlätta för boende i Kirseberg att nå Östervärns station.

Gösta Nydren önskar att Östervärns station kommer att trafikeras med tågagnar för cyklar, naturligtvis med fastsättningsgrejer. Då kan man cykla till Svågertorp och sedan ta tåget hem, med cykel och inköp.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Tågens utförande hantera i andra sammanhang än i översiktsplanen.

Burlövs kommun vill erinra om att det ännu inte finns några uttalade planer på ett yttre godsspår vare sig på regional eller statlig nivå. Burlövs kommun ser planerna på ett yttre godsspår som totalt oacceptabla.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är svårt att finna reservat för nya järnvägsförbindelser. Malmö stad ser en möjlighet till fortsatt expansion av gods på järnväg. Med en yttre gods bana skulle en sådan utveckling kunna mötas.

Tekniska nämnden poängterar att Malmöexpressen 4 kommer att trafikera Södra Bulltoftavägen, men att de ytor som krävs för hållplatsernas placering, utformning och därmed utbredning inte kan fastställas ännu. Det kommer att studeras i kommande utredningar inom ramen för Storstadspaketet. Flexibilitet för detta behöver säkras i planförslaget och Södra Bulltoftavägen bör beskrivas som en stadshuvudgata med busskörfält. *Anders Mellqvist* menar att MalmöExpressen är en god idé men då den införs på Södra Bulltoftavägen bör gatan, som redan är både smal och förhållandevis hårt trafikerad, rimligen uteslutande bli en bussväg med en breddad cykelväg, eller åtminstone få minimerad biltrafik.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planeringsarbetet för att möjliggöra MalmöExpressen på Södra Bulltoftavägen pågår. Planförslaget är så övergripande och robust att det kan anpassas efter olika hållplatslägen för busstrafiken.

Anna Ohm Lauritzen och ytterligare 17 personer enligt namnlista önskar att busshållplatsen Beijerspark får behålla sin nuvarande placering. *Ola Mårtensson* menar att den nya busslinjen på Södra Bulltoftavägen medför avveckling av hållplatserna "Kirsebergs kyrka" och "Beijers park" och kommer att lämna stora delar av Kirseberg och Rostorp utan lättillgänglig kollektivtrafik. Det kommer att bli kraftigt ökade gångavstånd för dem som vill besöka Kirsebergs Fritids- och Kulturhus, biblioteket och Mötesplats Ignis, de som vill besöka Kirsebergs kyrka med dess många musikarrangemang och gudstjänster, de som behöver besöka Kirsebergs nya vårdcentral och det apotek. Det kan inte vara så att behovet av kollektivtrafik på Södra Bulltoftavägen måste lösas på bekostnad av alla oss som nu utnyttjar sträckningen på Vattenverksvägen, Musketörgatan och Beijersparksgatan. Ge Södra Bulltoftavägen en egen busslinje. *Frej Josefsson* menar att den äldre befolkningen kommer att få det svårare att nå busshållplatserna när det flyttas till Södra Bulltoftavägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I och med Järnvägsverkstädernas utbyggnad kommer Kirsebergs tyngdpunkt att förskjutas söderut. Flytten av busslinje 4 till Södra Bulltoftavägen ger linjen en mer central dragning genom området. I och med den stora satsningen på kollektivtrafik som sker i samband med storstadspaketet finns det möjlighet att redan nu påbörja planeringsarbetet för en sådan flytt. Att införa ytterligare en busslinje så tätt intill en befintlig linje är inte aktuellt.

Denise Melin och *Anna-Margrethe Thagaard* känner oro för att mista bussförbindelsen till St Bernstorp eftersom MalmöExpressen bara är planerad att gå till Sege Park.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I samband med de kollektivtrafiksatsningarna som kommer att ske i och med storstadspaketet kommer busslinjenätet i stort att behöva ses över. Buss kommer även framgent att trafikera såväl Valdemarsro som Stora Bernstorp. Idag talar mycket för att det kan komma att ske med linje 34 som då går Lundavägen – Östra Fäladsgatan – Vattenverksvägen.

Region Skåne tycker det är bra att planförslaget redovisar ett förslag kring kollektivtrafikförsörjning med buss och eventuellt på sikt med spårvagn. Det är också positivt att det finns en infrastruktur som kan möjliggöra hållbara resalternativ samtidigt som förtätning i stationsnära läge ökar resandeunderlaget för kollektivtrafiken.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Möjligheten att trafikera planområdet med olika sorters kollektivtrafik ökar planförslagets robusthet att möta olika utvecklingsscenarier.

Trafikkopplingar och prioritering mellan trafikslag

Tekniska nämnden menar att den nya gatan genom planområdet som utgör Singelgatans förlängning bör kallas uppsamlingsgata och inte huvudgata. Den bör funktionellt inte betraktas som mer än en genomfart som samlar trafik till och från lokalgatorna inom området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Där planområdet ligger är det glest mellan huvudgatorna. Mellan Nobelvägen och Inre ringvägen/Flygfältsvägen är det cirka 2 km utan någon huvudgata till vilken bilister kan hänvisas för nordsydliga resor. Den enda nordsydliga gatan däremellan är Johanneslustgatan, som går igenom ett villaområde och inte lämpar sig för genomfartstrafik. I

samband med planområdets utbyggnad har det funnits skäl att studera eventuella trafikflöden genom det nya området. Genomfartstrafiken har beräknats bli 4000 fordon/dygn. Den föreslagna huvudgatan beräknas hantera 3000 utav dessa. Även om trafikmängderna blir måttliga så kommer gatan att få betydelse för fler än de boende och verksamma i området. Klassificeringen av gatan som huvudgata är i överensstämmelse med översiktsplanen för Malmö.

Annette Murray undrar om Stubbamöllegatan verkligen bli öppen för biltrafik då den är extremt smal med skolan på ena den sidan och bostadshus på den andra. Infart från Vattenverksgatan ger dessutom en väldigt snäv kurva.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Justeringen av Mölledalsgatan så att den angör Södra Bulltoftavägen mitt emot Stubbamöllegatan sker inte i avsikt att öppna upp Stubbamöllegatan för genomgående biltrafik. Det sker för att skapa en visuellt tydlig sammankoppling och för att på ett naturligt sätt sammanbinda cykelstråket längs Mölledalsgatan med cykelstråket längs Norra Bulltoftavägen.

Frej Josefsson menar att ökad trafik på Södra Bulltoftavägen riskerar att ge en ny barriär till ”gamla” Kirseberg. Södra Bulltoftavägen är redan idag tät trafikerad under tider då folk kör till och från arbete. Cykelbanan är trång och borde finnas på båda sidor vägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planeringsarbetet för att möjliggöra MalmöExpressen på Södra Bulltoftavägen pågår. Södra Bulltoftavägens utformning är därför ännu oklar. Målsättningen är dock att skapa en attraktiv gatumiljö som ger så liten barriärverkan som möjligt.

Gösta Nydren anser att kvaliteterna hotas av planförslagets alla genomfartsvägar och ifrågasätter behovet av att köra mellan Södra Bulltoftavägen och Sallerupsvägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Där planområdet ligger är det glest mellan huvudgatorna. Mellan Nobelvägen och Inre ringvägen/Flygfältsvägen är det cirka 2 km utan någon huvudgata till vilken bilister kan hänvisas för nordsydliga resor. Den enda nordsydliga gatan däremellan är Johanneslustgatan, som går igenom ett villaområde och inte lämpar sig för genomfartstrafik. I samband med planområdets utbyggnad har det funnits skäl att studera eventuella trafikflöden genom det nya området. Genomfartstrafiken har beräknats bli 4000 fordon/dygn. Det är i huvudsak bilister från Kirsebergsstaden som har behov av att ledas söderut utan att belasta till exempel Södra Bulltoftavägen och Nobelvägen för att ta sig runt området.

Jens Solgaard förstår inte varför det inte satsas på att behålla biltrafiken på samma nivå, eller t.o.m. minska den i Kirseberg trots kommande befolkningsökning. Det skulle göra stadsdelen attraktiv på allvar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De framtagna trafikprognoserna utgår från målsättningen att invånarna kommer att köpa betydligt mindre bil än de gör idag.

Lina Olsson noterar att det i fågelperspektivet på sidan 5 framkommer att ett finmaskigare gatunät är att vänta och undrar om det inte bör läggas ut redan i planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdet kommer förutom de gator som redovisats i strukturkartan på sidan 5 även få ett finmaskigare gatunät. Detta framgår schematiskt av kartorna för de olika delområdena på sidan 10, 12 och 14. Det vore olyckligt att kommunicera ett sådant gatunät innan bebyggelsens kvartersstorlekar studerats mer detaljerat. Det lokala gatunätet kommer tillsammans med den nya bebyggelsen att utarbetas i detaljplaneskedet.

Klas Lindelöf menar att Södra Bulltoftavägen är en stadsgata som över tid har blivit en allt mer oplanerad genomfartsled. Trots att dess sträckning består av genomgående trafikkänslig miljö, barnrika bostadsområden, skolor, förskolor, idrottsplaner o.s.v., tillåts genomfartstrafiken ständigt öka. Min subjektiva upplevelse är att dygnstrafiken på Södra Bulltoftavägen idag till och med överstiger den på Lundavägen, som trots allt är anpassad till ett genomfartsflöde. Nu verkar tendensen vara att ”onödig” genomfartstrafik i allt större utsträckning drabbar den, ännu mindre trafikpassade, Vattenverksvägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det sker regelbundet trafikmätningar på Södra Bulltoftavägen. Den senaste genomfördes 2019. Vid anslutningen mot Hornsgatan, som är den del av Södra Bulltoftavägen som hanterar mest trafik, passerar ca 7500 fordon/dygn, vid anslutningen till Vattenverksvägen passerar ca 6000 fordon/dygn. Trafiken är jämt fördelad längs gatans sträckning. Under början av 1990-talet var trafikmängden knappt 10000 fordon/dygn vid Hornsgatan men sjönk efter ett par år tillbaka till nuvarande nivå. Trafikmängden har sedan dess varit ovanligt konstant. Lundavägen har enligt den senaste mätning, vid Vattenverksvägens anslutning, en trafikmängd på drygt 16000 fordon/dygn. Historiskt har trafiken på Lundavägen legat på högre nivåer än så.

Joakim Odénius framför oro över att en sammankoppling av Ellstorpsgatan/Idaborgsgatan och Åsgårdsgatan och det nya området kommer att förstöra lugnet som idag råder på Ellstorp.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De miljö- och trafikkonsekvenser som den nya bebyggelsen vid Ellstorp medför behöva studeras i samband med detaljplanen för området. Då genomförs också en bedömning av gatornas trafikreglering.

Anders Mellqvist och *Martin Sjöbeck* framhåller vikten av att redan från början vidta åtgärder så att Johanneslustgatan inte får ta emot ökad trafik på grund av utvecklingen av Södra Kirseberg. *Anders Mellqvist* menar att man kanske behöver förbjuda genomfartstrafik. *Martin Sjöbeck* önskar en cykelbana längs Johanneslustgatan mellan Sallerupsvägen till Södra Bulltoftavägen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De trafikprognoser som genomförts i samband med planarbetet visar inte på ökad trafik på Johanneslustgatan. En ny gata genom planområdet kommer att hantera genomfartstrafik mellan Kirsebergsstaden och Sallerupsvägen. Trafikutvecklingen på Johanneslustgatan kommer dock att följas över tid.

Arbetsgruppen Hagstorps odlingslotter önskar behålla Österhagsgatan som återvändsgata och föreslår istället att en infart till det nya området placeras närmare järnvägen eller ännu hellre begränsa antalet infarter för att minska onödig genomfartstrafik. *Josefine Gustafsson*, *Josefin Andersson* och *Mats Källblad* menar att Österhagsgatan ej bör bli en större genomfartsled än idag. *Sara Blohmé* anser det mer logiskt att använda Blästergatan för infart i nya området än Österhagsgatan, även om det är mer problematiskt p.g.a. markägandet. Alternativt skulle man nöja sig med färre gator in i området för biltrafik. *Jens Solgaard* anser att det bör övervägas att flytta den planerade genomfartsvägen via Österhagsgatan till Blästergatan i stället. *Brf Hagstorp* och *Brf Östergård* ifrågasätter behovet av den förlängda Österhagsgatan och förordar istället att en ny större väg som förbinder Södra Bulltoftavägen och Sallerupsvägen på annan plats. Om det ska vara en anslutning nära viadukten önskas andra alternativ än Österhagsgatan. *Brf Hagstorp* önskar istället en alternativ väg parallellt med Kontinentalbanan söder om spåren och som nås via en tunnel under spåren eller en förlängning av Blästergatan i ett läge nära banvallen. *Brf Östergård* undrar om det har påbörjats dialog med mark- och fastighetsägare runt Blästergatan för att möjliggöra en ny entré till planområdet. *Denise Melin* och *Anna-Margrethe Thagaard* framhåller ett alternativ till att koppla den nya bebyggelsen till Österhagsgatan. Om Simrishamnbanans gamla anslutning till Kontinentalbanan tas bort skulle det vara möjligt att förlänga Blästergatan mellan Kontinentalbanan och ishallen. På sid 35 i planen står: "Möjligheten att ansluta Simrishamnbanan till Kontinentalbanans östra sida ska kvarstå tills trafikeringsförutsättningarna för Simrishamnbanan är klarlagda." I planen står att Simrishamnbanan bör förläggas i schakt och då kan den gamla anslutningen inte användas. Vårt förslag är att man i planen skriver att en förlängning av Blästergatan kan bli möjlig ifall Simrishamnbanan förläggs i schakt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Ett av planförslagets grundläggande mål är att sammanbinda planområdet med omgivningen. Det sker dels med nya gång- och cykelkopplingar under och över järnvägarna men också genom att till exempel sammanbinda gatunäten och ansluta med ny bebyggelse. Avsikten är att den nya bebyggelsen ska uppfattas som ett naturligt tillskott till Kirseberg och inte ett nytt avskärmat område. Genomförda prognoser visar att Österhagsgatan beräknas få cirka 3000 fordon/dygn. Merparten av dessa har målpunkter inom planområdet. Trafikmängden bedöms varken medföra betydande förändring av gatumiljön eller menligt påverka bebyggelsen. Att förlägga trafiken till Blästergatan är problematiskt. En befintlig privatägt för- och grundskola och en ishall ligger i vägen. Det är även för trångt att förlänga Blästergatan i längs Kontinentalbanans banvall. Där behöver ett reservat hållas för en eventuellt framtida perrong till Östervärns station och fastigheter skulle behöva rivas.

Brf Hagstorp vill påpeka att Hagstorpsgatan felaktigt namngivits Östergårdsgatan på kartan sidan 9 och där det i texten på sidan 28 står: Ett grönt "aktivitetsstråk" längs Östergårdsgatan ska ge plats för rekreation, fritidsaktiviteter och möten utgår vi från att det är Österhagsgatan som avses. *Denise Melin* och *Anna-Margrethe Thagaard* noterar att det på s.32 skrivits fel gatunamn; här står "aktivitetsstråket" längs Östergårdsgatan, det ska vara Österhagsgatan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att gatunamnen återges korrekt.

Tekniska nämnden noterar att det i kapitlet "Ellstorp och Östervärn" nämns att det ska anläggas nya fyrvägs korsningar med "urban utformning" vid Sallerupsvägen/Scheelegatan och Södra Bulltoftavägen/Hornsgatan. Trafiklösningarna är ännu inte utredda, så det är inte självklart att de utformas så.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att det endast framgår att en urban utformning ska eftersträvas.

Tekniska nämnden noterar att det i kapitlet "Järnvägsverkstäderna" föreslås att "utformningen enligt modellen ett golv ska vara vägledande". Ur ett trafiksäkerhets- och barnperspektiv är det inte självklart att ha gångfartsområden, separerade gångbanor kan vara att föredra. Detaljutformning bör inte beslutas i detta skede.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att det inte förordas någon gatuutformning.

Anders Mellqvist framhåller att det på sidan 10 står att "En ombyggnad av cirkulationsplatsen mellan Södra Bulltoftavägen och Hornsgatan till en mindre ytkrävande lösning ska utredas." Men detaljplanen visar en placering av husen som inte möjliggör en sådan ombyggnad av cirkulationsplatsen. Detaljplanen måste alltså ändras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Detaljplanens placering av husen förhindrar inte en ombyggnad av cirkulationsplatsen.

Catarina Malmsten undrar vilka riktlinjer som finns när det gäller att sätta ut fartdämpande åtgärder precis vid bostad.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Översiktsplanens planeringsnivå inrymmer inte utformningar av fartdämpande åtgärder.

Tekniska nämnden noterar att det i kapitlet "Trafikkopplingar och prioriterade trafikslag" står "Det innebär att stadslivet, ytor för lastning och lossning, fotgängare och överordnad kollektivtrafik ska prioriteras framför biltrafik". Meningen behöver innehålla cykeltrafik också, och ordet "överordnad" ska tas bort.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att cykeltrafik omnämns och ordet överordnad tas bort.

Trafikverket framför att de föreslagna planskilda kopplingarna över eller under järnvägen behöver utredas grundligt av Malmö stad och Trafikverket ska därefter granska och godkänna förslag på placering och utformning. Sådana lösningar bygger även på 100 % finansiering av Malmö stad.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: De föreslagna planskilda kopplingarna över och under järnvägen kommer att behöva utredas vidare i en annan arbetsprocess, detsamma gäller för förbindelsernas finansiering.

Annette Murray undrar vad det blir för övergång över järnvägen vid Mölledalsgatan och om Östra Sommarstadens kolonier påverkas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget redovisar att Mölledalsgatans förbindelse över Simrishamnsbanan både är för bil, gång och cykel. I det fall Simrishamnsbanan förläggs i tråg sker övergången på en bro. Avsikten är inte att inkräkta på Östra sommarstadens koloniområde.

Tekniska nämnden anser att det bör omnämnas att det är angeläget att det görs plats för cykelparkering nära Östervärns station och MalmöExpressens hållplatser, för att underlätta kombinationen av cykel och kollektivtrafik.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget under rubriken "Regional och lokal kollektivtrafik" framhålls att "Östervärns station och busshållplatser ska förses med god cykelparkering så att resan underlättas i alla sina delar".

Tekniska nämnden påpekar att det på s. 37 står "I korsningspunkter ska kollektivtrafikens stomlinjer prioriteras före cyklister och fotgängare" och samtidigt står det "Även längs Södra Bulltoftavägen ska det vara tätt mellan tydligt angivna och säkra passager för fotgängare och cyklister". Detta är motstridigt då MalmöExpressen längs Södra Bulltoftavägen blir en stomlinje. Förslagsvis skrivs att säkrade passager för oskyddade trafikanter ska i möjligaste mån samlokaliseras med hållplatser för MEX och lokaliseras med stor hänsyn till skolvägar. Om skolvägar och MalmöExpressens hållplatser inte sammanfaller ska en säker passage ändå skapas och framkomligheten för MalmöExpressen anpassas till en för platsen lämplig nivå.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att det framgår att säkra passager för oskyddade trafikanter i möjligaste mån ska samlokaliseras med hållplatser för MalmöExpressen och lokaliseras med stor hänsyn till skolvägar.

Arbetsgruppen Hagstorps odlingslotter och *Brf Östergård* önskar behålla den grusade cykel- och gångvägen i Hagstorpsgatan som den är. Arbetsgruppen Hagstorps odlingslotter menar vidare att det går att sätta upp några bänkar och för ökad tillgänglighet kan en gångstig öppnas upp mellan odlingslotterna och de intilliggande kolonierna på Jernhusens mark.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Hagstorpsgatan ligger utanför planområdet och åtgärder kopplade till gatan föreslås därför inte i detta sammanhang.

Brf Östergård undrar om hänsyn tagits till stadens egen policy vad gäller att cykel och tystare kollektivtrafik bör ersätta bil i innerstaden i framtiden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stads policy om att begränsa antalet onödiga bilresor i staden ligger till grund för stadens utbyggnad. I stadens ”Trafik och mobilitetsplan” redovisas vilken trafik som ska prioriteras och vilken färdmedelsfördelning som ska uppnås. Det är den ambitionsnivån som ligger till grund för de trafikprognoser som genomförts. Storstadspaketet, som är ett mycket stort ekonomiskt åtagande för kommunen, medför satsningar på elbusslinjer och utbyggnad av cykelstråk. Omvandlingen av busslinje 4 till en MalmöExpresslinje med elbussar är en del av den satsningen.

Anna Lund har förstått att det planeras en cykelväg genom Östra sommarstaden och är mycket intresserad av var den är tänkt att den ska gå och undrar om det är möjligt att dra cykelvägen vid sidan om koloniområdet, efter lott A100.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget redovisas en gång- och cykelväg genom den sydvästra delen av östra sommarstaden. Avsikten är att tydligare koppla den nya bebyggelsen inom järnvägsverkstäderna till omlandet. Om förbindelsen placeras väster om kolonilott A100 så kommer den för nära Singelgatans överfart och förlorar då sin funktion.

Lina Olsson undrar om byggprojekt utan krav på bilparkering kan föreslås genomföras inom planområdet, likt de som gjorts i Västra hamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: För att ett byggprojekts krav på bilparkering ska avvika från det gängse krävs att projektet har förutsättningar att vidta åtgärder så att det blir trovärdigt att det uppnår målet om inget eller ett mycket lågt bilinnehav. Översiktsplanen välkomna åtgärder som leder till val av miljövänliga färdmedel.

Ledningsnät

VA Syd framför att det krävs en fördjupad utredning inom planområdet innan ett kostnads- och utrymmeskrävande kulvertsystem för installation av olika ledningssystem kan bli aktuellt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret välkomnar fortsatta studier av ett framtida kulvertsystem inom planområdet.

Dagvattenhantering

VA Syd ser mycket positivt på att det finns tankar på olika klimatanpassningsåtgärder och att det finns förslag att använda andra ytor än grönytor för fördröjning. Utformning av torg, cirkulationsplatser eller aktivitetsytor av olika slag kan med rätt utformning användas för temporär fördröjning. Det är mycket positivt och kommer att bidra till stora möjligheter till att skapa utrymme för att hantera dagvatten även vid stora/extrema regn. *VA Syd* ser att det i samband med exploatering av planområdet bör finnas stora möjligheter att prova nya metoder för att rena dagvatten. *Segeåns vattendragsförbund och vattenråd* menar att parkeringar och gator lämpligen bör ha genomsläppligt material i alla fall på delar och större träd bör planteras. *Miljönämnden* menar att planeringsriktlinjen om fördröjning av dagvatten bör omfatta förslag att anlägga regnbäddar där det är lämpligt och att sista meningen i planeringsriktlinjen om fördröjning av dagvatten ”Gaturummen ska användas som flödesvägar”, bör kompletteras med texten ”...genom att använda permeabel asfalt eller vattengenomsläppliga vägbeläggningar”.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras så att det framgår att nya metoder att rena regnvattnet välkomnas. Även regnbäddar och tekniker som gör det möjligt att använda gatukropparna under gatubeläggningen som vattenmagasin kommer att välkomnas.

VA Syd, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) och *Segeåns vattendragsförbund och vattenråd* är positiva till förslagen på åtgärder i form av gröna tak och fasader som fördröjning av dagvattnet innan det når ledningsnätet eller öppen dagvattenhantering. *Anna Lund* menar att gröna fasader är extremt skötselintensiva och därför inte ekonomiskt försvarbara. Gröna tak är mer ekonomiskt hållbara och har visat goda resultat när det gäller fördröjning av regn. Till skillnad från att gröna tak ska eftersträvas, föreslås att alla nya byggnader måste ha gröna tak.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Gröna tak och fasader är möjliga åtgärder för att fördröja dagvatten. Vilken metod som kommer att användas avgörs i varje enskilt projekt.

VA Syd påpekar att träd är en tillgång när det gäller att suga upp regnvatten.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget framhåller vikten av stora träd inom planområdet. Att träden har betydelse för dagvattenhanteringen kommer att nämnas.

Statens geotekniska institut (SGI) varnar för att ökad nederbörd kan leda till ökade flöden och förhöjda nivåer i mark och vattendrag. Det ökar risken för ras, skred, erosion och översvämningar, vilket bör värderas vid bedömning av framtida markanvändning. Översvämningsförebyggande åtgärder, t.ex. uppfillnader och vallar, kan medföra geotekniska konsekvenser vilket också måste beaktas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Under planarbetet har det inte framkommit några övergripande risker för vare sig ras, skred, erosion eller översvämning. Frågorna kommer dock att studeras djupare i samband med detaljplaneskedet.

Tekniska nämnden noterar att framtida Simrishamnsbanan föreslås gå nersänkt i ett tråg. Marknivåerna runt banan måste anpassas så att ytvatten inte rinner ner i tråget. *Sveriges geologiska undersökning, SGU* tycker att frågan om nedsänkt järnväg bör belysas ur översvämningsperspektiv, det verkar som att hänsyn har tagits till normalläge.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I det fall Simrishamnsbanan utförs i form av ett nedsänkt tråg måste det göras helt tätt och marknivåerna anpassas så att ytvattnet inte rinner ner i tråget. Trågets utformning kommer om det blir aktuellt att hanteras i ett senare skede

Tekniska nämnden noterar att det står att fördröjning av dagvatten med fördel kan ske på kvartermark, men om VA Syd ska sköta ett fördröjningsmagasin och säkerställa dess funktion kräver de att det placeras på allmän platsmark. Därmed minskar den redan knappa tillgängliga parkytan för rekreation.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att förtydligas så att det framgår att det är värdefullt om många parter bidrar till att hantera dagvatten och skyfall och att initiativ på privat mark välkomnas.

Länsstyrelsen anser att det behövs en analys av framtida planerad avrinning, höjdsättning samt andel hårdgjord yta inom planområdet innan det går att bedöma risken för översvämning. *Tekniska nämnden* påpekar att de ytor som redovisas som fördröjningsytor på kartan på s. 39 är exakt samma ytor som redovisas som parker och grönstråk på strukturkartan på s. 8-9. I praktiken är det troligt att en betydande del av de utpekade grönytorerna inte kommer att vara användbara för rekreation, eftersom de kommer att behövas för dagvattenhantering. En översiktlig beräkning av ytor för dagvattenhantering behöver därför genomföras. *Tekniska nämnden* menar vidare att det blir svårt att hantera skyfall på dessa små ytor och önskar även schematiska beräkningar av volymer och ytor gällande skyfall. *Segeåns vattendragsförbund och vattenråd* saknar en redovisning över vilka grönytor och arealer som behöver användas för fördröjning av vatten. Innan dagvatten släpps till recipient skall det renas till de naturliga bakgrundshalterna men det framgår inte hur många l/s*ha som beräknats. Den vanliga siffran brukar ligga runt 1-1,5 l/s*ha. Dimensionerna på dammarna är mycket viktig och de bör klara minst 100-årsregn plus det vatten som kommer från området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En översiktlig beräkning av den mängd dagvatten som kan uppkomma vid 20-års regn har genomförts och redovisas i miljökonsekvensbeskrivningen. Vid beräkningen har ett flöde på 20 l/s antagits efter en utbyggnad enligt planförslaget. Planförslaget kommer att kompletteras med information om behovet av mer djuplodade beräkningar och lägen för dagvattendammar. Detta sker i samband med områdets höjdsättning. I detaljplanarbetet kommer dialog om skyfallshantering vid 100-års regn att ske med fastighetsägaren. Exploateringen kommer då inte tillåtas medföra ökad översvämningsrisk hos annan fastighetsägare.

Länsstyrelsen framför att de östra delarna av planområdet avvattas till Sege å, vilket kan innebära ökade svårigheter med avledning av regn och dagvatten då stigande havsnivåer kommer att ge dämningseffekter i Sege ås utlopp. Stigande havsnivåer kommer att påverka avledningen från låglänta områden inom hela planområdet. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)* anser att risken för att höga havsvattenstånd i havet kan komma att beröra del av planen och därför bör beskrivas utifrån 3 kap 5 § pkt 5 i PBL. MSBs hotkartor för översvämningsrisk användes. <https://www.msb.se/sv/Produkter--tjanster/Karttjanster/>

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Vid framtida dimensionering av dagvattensystemet kommer hänsyn att behöva tas till prognostiserad havsnivåhöjning. Stadsbyggnadskontoret kan inte se att de östra delarna av planområdet ligger under hot om översvämning från havet.

Länsstyrelsen anser när det gäller miljö kvalitetsnormer för vatten att översiktsplanens planeringsriktlinjer för dagvatten ger viss vägledning avseende t ex rening och fördröjning men kräver fördjupade resonemang. Det

befintliga kombinerade avloppsledningsnätet innebär sannolikt begränsningar för tillkommande bebyggelse om miljö kvalitetsnormerna ska kunna följas. Vid kommande planläggning måste miljö kvalitetsnormerna beaktas i de fall en plan kan antas bidra till att en miljö kvalitetsnorm inte kan följas eller att tillståndet i en vattenförekomst försämras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Miljö kvalitetsnormerna för vatten kommer att behöva beaktas i kommande planläggning av området.

Buller och luftföroreningar

Miljönämnden anser att planeringsriktlinjen ”Även tekniska lösningar på byggnaders fasader kan vara lämpligt för att lösa bullerproblematiken” bör utgå. En sådan formulering går emot trafikbullerförordningens intentioner om god ljudmiljö i bostäder. Med en genomtänkt planering av byggnaders läge, utformning och planlösningar kan en god ljudmiljö för bostäder uppnås utan ”tekniska lösningar” på byggnaders fasader.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det vore olyckligt om planförslaget inte lyfte åtgärder som kan göra bullersituationen bättre i området. Tekniska åtgärder på byggnaders fasader kan komma att behöva studeras i särskilt utsatta lägen, till exempel för att uppnå minskad ljudreflektion.

Länsstyrelsen anser inte att översiktsplanen ger en tydlig bild av luftkvalitetssituationen inom planområdet eller hur genomförandet kan komma att påverka andra delar av Malmö som idag har hög belastning av luftföroreningar och partiklar. På grund av att halterna av kvävedioxid vid kommunens senaste mätning (Rapport nr 4/2018, Luften i Malmö 2017) vid Nobelvägen och Hornsgatan tangerade miljö kvalitetsnormen kan frågan om MKN för luft innehålls komma att aktualiseras vid kommande planläggning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Luftkvaliteten har över tid förbättrats längs de gator där miljö kvalitetsnormerna riskerat att överskridas. Detta har skett parallellt med stadens kraftiga befolkningstillväxt. I de fortsatta detaljplanarbetena kommer luftkvalitetssituationen att beaktas. I särskilt utsatta lägen kan utredningar komma att behövas.

Region Skåne menar att det är positivt att områden där miljö kvalitetsnormerna för buller och luftkvalitet riskerar överskridas kommer att redovisas. Hälsoeffekter uppstår dock redan långt under det gränsvärdet. Det är också oklart vilka målkonflikter som finns mellan åtgärder för bättre luft och åtgärder för minskat buller.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I efterföljande detaljplanarbeten kommer balanserade lösningar att sökas så att såväl bullernivåerna som luftkvaliteten blir god.

Brf Hagstorp ifrågasätter beräkningen av antal bilar per dygn på Österhagsgatan och befarar att det kommer att bli betydligt högre än beräknat eftersom den trafik som kommer från söder, väster och norr troligen kommer att välja denna och inte den östligare gatan i planförslaget. Buller, föroreningar och vibrationer kommer att öka och det finns risk för skada på den unika bebyggelsen. *Brf Östergård* vill också att staden säkerställer att deras hus inte påverkas negativt p.g.a. den ökade trafiken på Österhagsgatan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I planförslaget framhålls vikten av att såväl huvudgator som lokalgator utformas så att ett lugnt trafiktempo uppnås och att åtgärder som bidrar till ökat användande av kollektivtrafik och cykel ska uppmuntras. Det sker inte minst i samband med storstadspaketets kollektivtrafiksatsningar på el-bussar men också genom att åstadkomma nya gång- och cykelförbindelser tvärs järnvägarna.

Brf Östergård undrar vilka trafikbullernivåer som kommer att uppstå mot kvarteret Östergård. Det blir också vibrationer. Vid Södra Bulltoftavägen uppstår dessutom en eko-effekt, som blir plågsam vid ökad trafikmängd. Buller och dålig luft är inte lämpligt för barnen. *Catarina Malmsten* undrar vilka utredningar som har gjorts sett till boendemiljö och buller under byggtiden samt efter att den nya MalmöExpressen är på plats. *Gösta Nydren* önskar en redovisning av de miljöproblem som den ökade biltrafiken ger upphov till.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I samband med framtagandet av miljökonsekvensutredningen genomfördes en övergripande miljökonsekvensbeskrivning. Malmö stad har beräknat bullernivåerna från vägtrafiken på Södra Bulltoftavägen till som mest 62-63 dBA mot kv Östergård. Efter den framräknade trafikökningen med 2000 fordon/dygn förväntas bullernivån bli 63-64 dBA, en ökning med 1 dBA. Österhagsgatans trafik är beräknad till 3000 fordon/dygn. Det ger en bullernivå mot kv Östergård på 59-60 dBA. Utöver vägtrafiken tillkommer buller från Kontinentalbanan. Planförslaget kommer att förtydliga vikten av framtida bulleråtgärder mot tågtrafiken.

Avfallshantering

Miljönämnden ser att det förutom planeringsriktlinjerna för en kvartersnära återbrukscentral finns möjlighet att reducera avfallet ytterligare genom att exempelvis upprätta system och platser för att även byta, låna, hyra, gemensamt äga och reparera saker och att detta gärna kan beskrivas och uppmuntras i planen. *Sysav* anser att det är positivt att avfallsfrågorna får ett stort utrymme redan på denna övergripande planeringsnivå. Det enda som *Sysav* saknar i denna del är en beskrivning av vikten av att säkerställa att insamlingen av avfall kan ske på ett tryggt och säkert sätt för både de boende och samlingspersonalen, vilket innebär antingen att tunga bilar kör på områden som inte är lämpliga eller att dragavstånden blir för långa.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras med vikten av system som uppmuntrar till att byta, låna, hyra, gemensamt äga och reparera. I kapitlet ”Trafikkopplingar och prioritering mellan trafikslag” framhålls vikten av ett lugnt trafiktempo och en säker gatumiljö.

Risk, säkerhet och markföroreningar

Räddningstjänsten Syd menar att det inte framgår av utställningsförslaget eller av stadsbyggnadskontorets kommentar i samrådsredogörelsen hur uppmärksamhetsavståndet på 80 meter leder till lämplig markanvändning med hänsyn till malmöbornas hälsa och säkerhet. Hänsyn har inte heller tagits till de kumulativa effekterna från rangerbangården. Det går därför inte utifrån det redovisade underlaget att bedöma om planförslaget är förenligt med lämplig markanvändning eller kan innebära bebyggelse som blir olämplig med hänsyn till människors hälsa, säkerhet eller risken för olyckor enligt 2 kap. 4§ plan- och bygglagen.

Tekniska nämnden menar att handlingarna inte tar hänsyn till de riskavstånd från spår som råder längs Kontinentalbanan. Översiktsplanen behöver redovisa vilken bebyggelseutveckling som är möjlig ifall risker ej kan elimineras på annat sätt än med skyddsavstånd till bebyggelsen. Lösningen är annars att godstrafik måste flyttas till ett yttre godsspår, som i så fall medför betydande kostnader för Malmö stad. Räddningstjänsten Syd föreslår att stadsbyggnadskontoret på sikt verkar för ett yttre godsspår för att minska trafiken på Kontinentalbanan och för att rangerbangården flyttas till mindre tätbefolkade områden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Med avsikt att förenkla detaljplanprocessen har det i Malmös kommuntäckande översiktsplan angivits uppmärksamhetsavstånd för bebyggelse längs väg och järnväg rekommenderade för farligt gods. Uppmärksamhetsavståndet på 80 meter mellan järnväg och bostäder redovisas i Malmös kommunövergripande översiktsplan och har därmed antagits av kommunfullmäktige så sent som 31 maj 2018. Stadsbyggnadskontoret har under 2019 låtit genomföra en riskutredning avseende bangårdens risker för omgivningen ur ett stadsbyggnadsperspektiv. Utredningen visar att bangården inte utgör någon betydande risk för planområdet. För att öka kapaciteten för spårburen godstrafik har Malmö sedan länge redovisar ett reservat för en yttre gods bana längs Yttre Ringvägen.

Räddningstjänsten Syd påpekar att Boverket särskilt framhåller att länsstyrelsernas vägledning, som exempelvis RIKTSAM, bör ligga till grund kommunens bedömning om acceptabel risk. RIKTSAM ger även förslag på acceptkriterier för att bedöma lämplig markanvändning. *Trafikverket* framför att ett bebyggelsefritt avstånd på 30 meter från närmsta spårmitt är en förutsättning för kommande bebyggelsestruktur.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: RIKTSAM utgör stöd till kommunerna men anger samtidigt att kommunerna har möjlighet att själv anta egna riktlinjer för uppmärksamhetsavstånd. Detta har Malmö stad gjort. Det föreslås ingen ny bebyggelse närmre spåren än 30 meter men planförslaget framhåller viken av att i samband med detaljplanarbetet genomföra riskutredningar om bebyggelse skulle provas inom 30 meter från järnvägen.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) anser att kommunen bör beskriva om delar av planområdet berörs av riskområde för farligt gods från väg, främst infarten norrifrån.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planområdet berörs inte av risker kopplade till transporter på Stockholmsvägen. Planförslaget kommer inte att tyngas med riskbeskrivningar som inte medför hänsyn.

Trafikverket önskar att hänvisningen till ”Trafikverkets riskanalys för Malmö rangerbangård” uppdateras då den senaste gjordes 2018.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att uppdateras med en hänvisning till Trafikverkets senaste riskanalys. Planförslaget kommer också att tillfogas hänvisning till stadsbyggnadskontorets riskanalys.

Räddningstjänsten Syd framför att de sedan samrådsförslaget tagit del av två olika riskanalyser gällande rangerbangården. Den ena riskanalysen har tagits fram inom ramen för tillsyn enligt lagen om skydd mot olyckor, medan den andra har tagits fram med syftet att möjliggöra förtätning i rangerbangårdens omedelbara närhet. Enligt vår bedömning saknas stöd i plan- och bygglagen för att högre risk skulle accepteras vid planläggning jämfört med tillsyn enligt lagen om skydd mot olyckor. Räddningstjänsten Syd är tillsynsmyndighet över skyldigheterna enligt 2 kap. 4§ i lagen för skydd mot olyckor. Det är därför rimligt att den förstnämnda riskanalysens resultat även beaktas i Malmö kommuns fysiska planering, eftersom planen annars kan tvinga fram krav på åtgärder riktade mot Trafikverket.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det har tagits fram två riskanalyser för bangården. De har tagits fram av samma välrenommerade konsult och för två olika syften. Den första från 2018 avsåg att ligga till grund för bangårdens nödlägesplanering. Konsultföretagets experter anger att en sådan riskutredning inte direkt ska användas för att bedöma riskbilden i samband med stadsutveckling då de framräknade riskavstånden bara är intressanta att studera ur ett insats- och beredskapsperspektiv då det gäller att fatta beslut om avspärningar och evakueringar av personer i närområdet.

Stadsbyggnadskontoret fann det därför nödvändigt att låta konsulten utarbeta en andra riskutredningen. Den är från 2019 är genomförd med vedertagna gränsvärden för stadsutveckling och ska användas i stadsutvecklingssammanhang. Stadsbyggnadskontoret finner inga skäl att ifrågasätta varken konsultens kompetens eller utredningsresultaten och menar att det är den senare utredningen som ska utgöra underlag för stadens omvandling runt rangerbangården.

Räddningstjänsten Syd hänvisar till att det i rapporten ”Samhällsplanering och riskhantering i anslutning till storskalig kemikaliehantering”, som tagits fram i samarbete mellan Boverket och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), förordas att Acute Exposure Guideline levels (AEGl) ska användas i riskutredningar vid samhällsplanering. Centrala skillnader mellan LC50 och AEGl är att det sistnämnda tar hänsyn även till att det kan finnas känsliga personer som exempelvis barn, äldre och astmatiker i befolkningen. AEGl nivå 1 och 2 kan även användas för att bedöma allvarliga och irreversibla skador respektive obehag, medan LC50 enbart visar risk för dödsfall. Antagande om LC50 har historiskt sett förekommit för att förenkla riskanalyserna i brist på bättre metodik. Med dagens kunskapsläge bedöms dock LC50 vara en föråldrad riskanalysmetodik som inte förmår ge en rättvisande beskrivning av riskbilden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret har i dialog med välrenommerade riskexperter förstått att LC50 är vedertaget och väl beprövat i stadsutvecklingssammanhang. Det är också det som de rekommenderar. Andra gränsvärden förekommer för andra ändamål. I ”Samhällsplanering och riskhantering i anslutning till storskalig kemikaliehantering” framgår det tydligt att kriterierna för gränsvärdena som benämns AEGl inte är framtagna för fysisk planering utan för insatsplanering. Hänsyn tas inte heller till sannolikheten för att en olycka ska inträffa, något som är avgörande för att kunna bygga ett samhälle. Stadsbyggnadskontoret ser idag inga skäl att frångå det etablerade gränsvärdet LC50.

Räddningstjänsten Syd påtalar att ambitionen om en grön gatumiljö behöver samordnas med kraven på utrymningsvägar med räddningstjänstens höjdfordon, framförallt för befintlig bebyggelse. I samrådsredogörelsen framgår tydligt att detta ska omhändertas i kommande detaljplanering och bygglov. Att hänsyn till utrymning ska beaktas vid fortsatt detaljplanering kan med fördel förtydligas i kapitlet om gröna stadsmiljöer.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att kompletteras så att det framgår att ambitionen att uppnå gröna gatumiljöer behöver beakta räddningstjänstens behov.

Räddningstjänsten Syd påtalar vikten av att järnvägsspåren inte medför begränsningar för räddningstjänstens fordon och att kopplingen med den nya huvudgatan mellan Sallerupsvägen och Södra Bulltoftavägen och bro över järnvägen även ger tillgänglighet för räddningstjänstens fordon.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: En av fördelarna med att förlägga Simrishamnbanan i tråg är att räddningstjänstens framkomlighet underlättas om korsande gator förläggs i bro, till skillnad från att förlägga järnvägen i markplan då gatorna behöver ta hänsyn till korsande tåg eller begränsas av tunnelhöjder.

VA Syd önskar att förslaget att placera nätstationer under mark övervägs då det finns en risk för översvämning och att viktig infrastruktur då slås ut.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att poängtera behovet av att nogsamt överväga placeringar av nätstationer under mark avseende risk för översvämning.

Länsstyrelsen bekräftar kommunens bedömning att den översiktliga markmiljöinventeringen som gjorts behöver kompletteras framöver med mer detaljerade provtagningar innan man startar exploatering inom

området. Frågan om risk för människors hälsa och säkerhet kopplat markföroreningar kan därför komma att kvarstå vid kommande planläggning och provningar. *Sveriges geologiska undersökning, SGU* bedömer frågorna rörande markföroreningar och grundvatten vara bra belysta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Frågor kopplat till befintliga markföroreningar behöver studeras vidare inför kommande planläggning och provning.

Länsstyrelsen och Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB noterar att det inte nämns något om skyddsrummen som finns inom planområdet. Tillsammans har de befintliga skyddsrummen en kapacitet om 1439 personer. Skyddsrummen bör beskrivas utifrån det allmänna intresset enligt 2 kap 6 § PBL. Befintliga skyddsrumstillgångar ska bevaras i så stor utsträckning som möjligt.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kompletteras så att det framgår att behovet av skyddsrum ska beaktas vid planområdets omvandling och att delar av de befintliga kan komma att behöva ersättas och nya tillskapas.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB menar att kommunen bör tydliggöra underlaget för bedömningen att Sevesoanläggningen Chemoswed AB ligger utanför planområdet och inte anses vara en risk för det angivna området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Chemoswed AB ligger drygt 700 meter från planområdet. Det är betydligt längre bort än det uppmärksamhetsavstånd på 150 meter som gäller för anläggningen. Om bebyggelse skulle placerats inom dessa 150 meter skulle behovet av en riskhänsyn behöva bedömas genom tidigt samråd med räddningstjänsten och vid behov miljöförvaltningen. Planförslaget behöver inte tyngas med information om risker som är så avlägsna.

Genomförande

Grundskolenämnden noterar att man i förslaget (s.44) anger att utbyggnadsordningen och utbyggnadstakten är svår att styra eftersom kommunens markinnehav är begränsat i området. Grundskolenämnden menar därför att fortsatt aktiv dialog med grundskoleförvaltningen i planeringsarbetet är angeläget för att säkerställa att utbyggnaden av samhällsservicen sker i takt med behovet. Detta särskilt med anledning av att de två föreslagna grundskoleetableringarna är lokaliserade på mark som inte ägs av kommunen. *VA Syd* framför att dagens kombinerade avloppsnät kompletteras och byggs ut till ett duplikatsystem. För att arbetet ska bli framgångsrikt måste det tidigt finnas en strukturplan för etappindelning i utbyggnadsområdet. *Stadskontoret* önskar en tydligare idé om tidsperspektiven för utbyggnaden skulle kunna utvecklas i planen. *Fritidsnämnden* undrar vad effekten kan tänkas bli av att Malmö stad kommer ha svårt att styra utbyggnadsordning och utbyggnadstakt till följd av kommunens begränsade markinnehav i området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Det är svårt att förutse utbyggnadstakten för planområdet då i princip all mark ägs av annan part än kommunen. Jernhusen, som är en stor markägare, har indikerat ett intresse av att snarast komma igång med efterföljande detaljplanarbeten. Det pågår redan ett detaljplanearbete för deras mark mellan Kontinentalbanan och Ellstorp. Det finns också en acceptans från Jernhusens sida att utbyggnaden av järnvägsverkstäderna ska ske ifrån norr och vidare söderut. Den oklara utbyggnadstakten medför ett utökat behov av dialog mellan samtliga inblandade parter.

Jernhusen noterar att det under mål för Södra Kirseberg/Östervärn framhålls att konventionella metoder och invanda rutiner måste ifrågasättas om Södra Kirseberg och Östervärn ska kunna leva upp till målen. Uttalande väcker frågor kring vilka metoder och rutiner som inte ska följas och Jernhusen vill som fastighetsägare och projektutvecklare påtala vikten av förutsägbarhet för alla inblandade parter. *Denise Melin* och *Anna-Margrethe Thagaard* anser att det är bra att det i planförslaget står ”I väntan på exploatering kan ytor och befintliga lokaler fyllas med innehåll som stärker planområdets identitet, till exempel odling, kultur, sport, lek eller företagande. Det ska finnas en öppenhet för att en del av dessa permanentas. Genom att öppna för tillfällig användning uppstår en frihet att pröva nya lösningar och sänka trösklar för nya aktörer som vill delta i forrådet av området. Det är en mycket god idé att redan nu öppna för gång- och cykeltrafik mellan Södra Bulltoftavägen och Scheelegatan i väntan på en mer permanent lösning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Jernhusen har under processen med översiktsplanen redan visat på vad man kan åstadkomma genom att frångå invanda mönster. Det har inte minst skett genom att öppna upp det tidigare instängda planområdet och tillåta etablering av kreativa näringar. Något som visat sig vara mycket framgångsrikt för omlandets syn på planområdet. Stadsbyggnadskontoret har också varit en viktig part i detta arbete. Översiktsplanen välkomnar detta och andra initiativ som långsiktigt kan bli till förmån för områdets utveckling.

Riksintressen

Länsstyrelsen påpekar att den del av Simrishamnsbanan som går mellan Malmö och Staffanstorp trafikeras och underhålls inte längre, men utgör ett riksintresse. Länsstyrelsen konstaterar att Simrishamnsbanan inte i någon del finns upptagen i Trafikverkets ”Nationell plan för transportsystemet 2018-2029” eller ”Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029”. Det gör det oklart när och om en trafikering blir aktuell. Utgångsläget för bedömningen om befintligt riksintresse för Simrishamnsbanan tillgodoses får enligt länsstyrelsen därmed ske utifrån att järnvägssträckan inte är utpekad i Trafikverkets åtgärdsplanering. Slutsatsen är då att befintligt riksintresse tillgodoses genom att kommunen i översiktsplanen avsätter tillräckligt markområde längs befintlig sträckning för en enkelspårig järnväg i markplan med tillhörande bullerskydd samt passager. Länsstyrelsen har med utgångspunkt i detta ställningstagande inte bedömt översiktsplanens påverkan eller konsekvenser med Simrishamnsbanan förlagd i tråg.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Stadsbyggnadskontoret har i och med planförslaget säkerställt ett reservat för Simrishamnsbanan. Planförslaget förordar en lösning med Simrishamnsbanan i tråg men planförslaget möjliggör även andra lösningar.

Länsstyrelsen framför att handlingarna bör förtydligas så att det framgår att förslag till yttre godsbanor inte utgör riksintresse för kommunikation, varför kommunens ställningstaganden för denna inte bör redovisas under rubriken ”Riksintressen”.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget kommer att justeras så att det tydligare framgår att yttre godsbanan inte utgör riksintresse.

Konsekvenser

Stadskontoret noterar att planförslagens genomförande- och konsekvensavsnitt betonar kopplingen till Malmö stads långsiktiga investeringsstyrning och behovet av dialog och underlag för analys och beskrivning av utmaningar och konsekvenser. Kommunalekonomisk analys i tidiga skeden avseende investeringsutgifter och driftskonsekvenser för utbyggnaden i området är viktigt. Förutsättningarna för i vilken takt stadens utbyggnad kan ske avgörs av de kommunalekonomiska förutsättningarna för perioden. Det behövs en utvecklad dialog i tidiga skeden av planeringsprocessen avseende ekonomiska konsekvenser och andra utmaningar samt gemensamma strategiska prioriteringar i stadens framtida utbyggnad. *Hälsa-, vård-, och omsorgsnämnden* framför att framtida investeringsbehov kopplat till särskilda boendeformer för äldre saknas i redogörelsen trots ett identifierat ökat behov under rubriken ”Sociala konsekvenser”.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Malmö stad har ett övergripande ansvar för att ge förutsättningar för goda bostäder för invånarna. Det är dock bostadsmarknadens aktörer som sedan skapar den faktiska tillgången på bostäder, till exempel för äldre. I planförslaget framhålls vikten av löpande dialog kring planområdets utveckling, bland annat för att möjliggöra detta.

Miljökonsekvensbeskrivning

Miljönämnden menar att miljökonsekvensbeskrivningen bör undersöka om det behöver byggas duplikatsystem, och/eller flera fördröjningssystem än vad som står beskrivet i planen idag.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Området kommer att byggas ut med ett duplikatsystem. Behovet av fördröjningssystem kommer att behöva utredas vidare.

Miljönämnden anser att dagens kartering över skyfall visar på risker utefter hur området ser ut idag, men med mer hårdgjorda ytor kommer situationen förvärras betydligt. Det bör framgå av miljökonsekvensbeskrivningen. Miljökonsekvensbeskrivningen anger att parkytorna inom planområdet ytmässigt gott och väl bör räcka till för att omhänderta ett 20-årsregn. Planen bör dock förhålla sig till Malmö stads skyfallsplan som har som mål att kunna hantera ett 100-årsregn med minimala skador.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: I detaljplanearbetet kommer dialog om skyfallshantering vid 100-årsregn att ske med fastighetsägaren. Exploateringen kommer då inte tillåtas medföra ökad översvämningsrisk hos annan fastighetsägare.

Miljönämnden framför att miljökonsekvensbeskrivningen saknar både beskrivning och bedömning av den nya/ökade trafiken i närområdet till det planerade området, till exempel längs med Österhagsgatan (kv Östergård och Hagstorp) samt längs med hela Södra Bulltoftavägen. Trafikbullernivåerna längs med Södra Bulltoftavägen är i dagsläget som mest 62-63 dBA ekvivalent ljudnivå vid närliggande bostadsfasader. Med den ökade trafiken som planläggningen skulle kunna medföra kan bullernivåerna öka ytterligare och kanske

överskrida 65 dBA ekvivalent ljudnivå. Det skulle i så fall innebära att åtgärder kan behöva utföras vid dessa fastigheter för att minska bullernivåerna. Miljökonsekvensbeskrivningen bör därför kompletteras i det hänseendet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Miljökonsekvensbeskrivningen kommer att kompletteras med möjligheten att då behov uppstår vidta bullerdämpande åtgärder på fastigheten. Behovet av sådana åtgärder kommer dock att utredas vid ett senare skede.

Miljönämnden påpekar att det finns ett tillstånd för järnvägstrafik längs med kontinentalbanan, med villkor kring bullerpåverkan på närliggande bostäder. Miljökonsekvensbeskrivningen bör beskriva om kommande byggnation påverkar detta tillstånd.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planförslaget avser inte att strida mot givna tillstånd. Planförslaget kommer att kompletteras med information om att bullerskydd mot Kontinentalbanan kan bli aktuellt.