



Datum  
2020-09-24  
Adress  
August Palms plats 1  
Diarienummer  
SBN-2014-535

## Yttrande

Till  
Kommunfullmäktige

### **Yttrande över Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn (ÖP 2034) STK-2020-612**

Stadsbyggnadsnämnden har beslutat att lämna följande sammanställning som svar på återremissen.

#### **Sammanfattning**

Vid kommunfullmäktigemötet den 18 juni 2020 beslöt kommunstyrelsen att återremittera översiktsplanen, en så kallad minoritetsåterremiss. Som skäl för återremissen angavs en önskan om en ny trafikutredning som tydliggör de konsekvenser som översiktsplanen får för fordonstrafik, samt att utreda förutsättningarna för att i översiktsplanen prioritera kringbyggda gårdar i småskaliga trygga stadsmiljöer. Med anledning av återremissen har ytterligare en granskning av genomförda trafikprognoser genomförts. Vid granskningen har inga felaktigheter funnits. På det befintliga gatunätet bedöms konsekvenserna av de beräknade trafikökningarna vara fullt hanterbara. I översiktsplanen redovisas en positiv hållning till bostadsbebyggelse orienterad kring gemensamma gårdar. Det är dock inte i översiktsplanen som beslutet om kvartersutformning sker. Det sker i samband med de efterföljande detaljplaneprocesserna.

#### **Sammanställning**

##### Goda förutsättningar för en begränsad biltrafikalstring

Planområdet ligger centralt och det finns i samband med dess omvandling goda förutsättningar att skapa långsiktigt hållbara transportmönster. Planområdet ligger i nära anslutning till Sallerupsvägen, Hornsgatan och Södra Bulltoftavägen. Sallerupsvägen och Hornsgatan erbjuder ett rikt utbud av kollektivtrafik, och det kommer i samband med satsningar inom storstadspaketet också att erbjudas längs Södra Bulltoftavägen. Sedan planarbetet påbörjades har Östervärns station åter öppnats för trafik. Trots det centrala läget upplevs delar av planområdet som svårtillgängligt och avskilda från övrig stadsbebyggelse. Det beror på bristen av korsningspunkter med Simrishamnsbanan. I planförslaget föreslås därför ett antal nya korsningspunkter, både för fotgängare, cyklister och bilister. De nya kopplingarna ökar möjligheten för hållbara transportmönster och minskar risken för sociala barriärer.

Få nya gator föreslås i området. En ny huvudgata föreslås och som kopplar samman Sallerupsvägen/Scheelegatan med Södra Bulltoftavägen. Den underlättar för dem i Kirseberg som har behov av att ta sig söderut, utan att behöva belasta exempelvis Johanneslustgatan. De västra delarna av Järnvägsverkstäderna har också behov av att kopplas både söderut och norrut. Det sker via en föreslagen uppsamlingsgata. Denna föreslås i översiktsplanen få en annan utformning än den nya huvudgatan, som föreslås bli mer urban i sin gestaltning.

#### Behovet av en ny trafikutredning

I samband med framtagandet av Översiktsplanen för Södra Kirseberg och Östervärn genomfördes en trafikprognos för att bedöma konsekvenserna av den ökning av biltrafiken som planförslaget medför. Biltrafik förutsätts här vara likställt med den "fordonstrafik" som omnämns i beslutet om återremiss. Prognosberäkningarna genomfördes under 2018 och tar höjd för 5200 nya bostäder. Det är något fler än de 4 500-5 000 bostäder som översiktsplanen tar höjd för. Trafikprognosen är också gjord för drygt 4000 sysselsatta, vilket är i ovankant av det spann på mellan 3 000-4 000 sysselsatta som anges i översiktsplanen.

Bostäder, kontor, skolor, handel med mera alstrar olika mängd bilresor räknat per kvadratmeter byggyta. I prognosen har planområdet finmaskigt delats in i ca 20 mindre områden (noder) ger upphov till olika mängder trafik beroende på bebyggelsens innehåll. Denna trafik har sedan kopplats ut på närmast liggande större gata. För att få en god uppfattning av trafikflödena inom planområdet har trafiken även fördelats ut på den nya huvudgatan och uppsamlingsgatan som föreslagits inom Järnvägsverkstäderna.

Planområdets totala alstring av biltrafik har beräknats av fastighets- och gatukontorets analysenhet. Trafikverkets trafikstringsverktyg har använts. Totalt prognostiseras bilalstringen till ca 12 000 fordon per årsmedelvardagsdygn. Beräkningsverktyget tar hänsyn till såväl områdets innehåll som geografiska placering. Fastighets- och gatukontorets analysenhet har också genomfört en beräkning för att utröna trafikens huvudsakliga färdriktning. Jämförelser har skett med andra intilliggande områden, till exempel Kirsebergsstaden. På så sätt framkommer att huvuddelen av trafiken är riktad österut och söderut. Endast 20 % är riktad in mot centrala Malmö.

För att på en så detaljerad nivå som möjligt få ett resultat över trafikeringen av de olika gatuavsnitten har fördelningen av trafiken från de ca 20 noderna skett för hand. I samband med återremissen har en kontroll av beräkningarna genomförts. Inga felaktigheter har funnits. Det bör dock noteras att planområdets redan befintliga trafikstrings inte har frånräknats prognosresultatet. De omkringliggande gatorna har därför fått en något förhöjd trafikbelastning.

En särskild trafikprognos genomfördes för att beräkna genomfartstrafiken på de nya planerade gatorna i Järnvägsverkstäderna. Genomfartstrafiken visade sig utgöra knappt 4000 fordon/dygn. Cirka 60% av dessa har en benägenhet att välja den föreslagna huvudgatans sträckning och 40% den föreslagna uppsamlingsgatan. Det finns goda möjligheter att ge hu-

vudgatan och uppsamlingsgatan olika utformning och på så sätt styra bilistens vägval så att fler väljer huvudgatan. Vikten av detta framhålls i planförslaget, det är därför 75% av genomfartstrafiken bedömts komma att välja huvudgatan, det vill säga ca 3000 fordon/dygn. Sammantaget bedöms prognosberäkningen vara korrekt utförd och i enlighet med vad som redovisas i översiktsplanen på sidan 52. På det befintliga gatunätet bedöms konsekvenserna av de beräknade trafikökningarna vara fullt hanterbara. Södra Bulltoftavägen kommer dock att behöva byggas om, men då beroende på storstadspaketets införande av en expressbusslinje. Planeringsarbetet för detta pågår. I arbetet kommer hänsyn att tas till översiktsplanens exploatering och dess behov av fordonstransporter, men även de oskyddade trafikanternas behov.

#### Förutsättningar för kringbyggda gårdar

Det finns många fördelar med bostadsbebyggelse orienterad kring gemensamma gårdar. I översiktsplanen framhålls bland annat vikten av att tydligt kunna avläsa gränsen mellan offentliga och privata miljöer. I översiktsplanen anges också att ”bostadskvarter med flera fastigheter ska ha en gemensam gård”. Översiktsplanen motsätter sig således inte kringbyggda gårdar, snarare tvärt om. Den visionsbild som redovisas i översiktsplanen på sidan 5 har till exempel inspirerats av den kvartersbebyggelse som finns i det närliggande Östergårdskvarteret, inte den bebyggelse som finns i övriga Kirsebergsstaden, som idag nästan helt saknar kringbyggda gårdar.

Valet av kvartersutformning styrs bland annat av lämpliga fasadlängder, önskad exploateringsgrad, buller- och ljusförhållanden, möjligheten att erbjuda tillräckligt stora gårdsstorlekar med hänsyn till grönska, sophantering, cykelparkering mm. Planområdets närhet till Kontinentalbanans störningar bedöms komma att spela en viktig roll för kvarterens utformning och talar till viss del för lösningar med kringbyggda gårdar. Det är dock inte i översiktsplanen som beslutet om kvartersutformning sker. Det sker i samband med de efterföljande detaljplanprocesserna.

Även om FÖPen inte kan detaljstyra bebyggelsestrukturen, så är det önskvärt att den struktur med slutna kvartersstad som finns i kringliggande områden upprepas i planområdet då forskning visat att privata bostadsgårdar bidrar till högre nyttjandegrad än en innergård där ägandeskapet är oklart, vilket bör framgå tydligare i FÖPen.

ordförande

.....  
Sofia Hedén (S)  
.....

sekreterare

.....  
Kristina Andersson  
.....