



## GRANSKNINGSHANDLING

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för fastigheten Heliotropen 6 m.fl. i Johanneslust i Malmö

---

### Innehållsförteckning

<b>Kapitel 1 - Inledning .....</b>	<b>2</b>
Hur samrådet bedrivits .....	2
<b>Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden .....</b>	<b>3</b>
Myndigheter.....	3
Kommunala och regionala organ .....	4
Övriga remissinstanser.....	12
Sakägare enligt fastighetsförteckning .....	16
Övriga, ej sakägare .....	37
<b>Kapitel 3 – Miljöpåverkan .....</b>	<b>76</b>
Synpunkter på bedömning av miljöpåverkan .....	76
<b>Kapitel 4 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet.....</b>	<b>77</b>

## **Kapitel 1 - Inledning**

### **Hur samrådet bedrivits**

Samrådstiden var 21 april – 2 juni 2020. Planförslaget skickades för samråd till remissinstanser och sakägare. Planförslaget var tillgängligt för kännedom på [www.malmo.se](http://www.malmo.se).

På grund av rådande omständigheter hölls det inget fysiskt samrådsmöte om planförslaget. Istället fanns utökad information tillgänglig på [malmo.se](http://malmo.se), där bland annat vanliga frågor och svar publicerades och berörda hade möjlighet att skicka sina frågor. Den 13 maj 2020 var också avsatt särskild tid där ansvariga tjänstepersoner ifrån berörda förvaltningar var tillgängliga på telefon. Kontaktmöjligheter utlystes genom följebrev i området. Ingen har utnyttjat möjlighet att ringa på avsatt tid. Dessutom har ett digitalt möte med Håkanstorp-Johanneslust Egnahemsförening genomförts under samrådstiden den 27 maj 2020, efter föreningens önskemål.

## Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

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

### Myndigheter

**Länsstyrelsen**, diarienummer SBN-2019-832-84:

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen.

#### Risk för översvämning

Länsstyrelsen utläser av planhandling att en skyfallsutredning pågår för att utreda behovet av att fördröja och avleda skyfall för att berörda och omgivande fastigheter inte ska påverkas negativt. Den preliminära bedömningen är att det finns möjlighet att avleda och fördröja skyfall så att detaljplanens genomförande inte riskerar att påverka berörda och omgivande fastigheter negativt. Länsstyrelsen gör bedömningen att planförslagets påverkan på intilliggande fastigheter inte är klar och kan därför inte bedöma planförslagets konsekvenser gällande risk för översvämning. **(1)**

#### Hälsa och säkerhet – buller

Länsstyrelsen menar att handlingarna måste kompletteras i fråga om bullersituationen. Det ska av planhandlingarna framgå vilka bullernivåer som planområdet beräknas utsättas för. Beräkningen ska ta hänsyn till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen.

En bullerkarteringsbild finns med i planbeskrivningen men Länsstyrelsen menar att det inte går att utläsa på ett tydligt sätt vilka byggrätter som berörs av bullernivåer som överskrider riktvärdena. Bullersituationen ska redovisas till den gräns för byggrätt som planen medger i full utbyggnad, inklusive samtliga våningsplan. Behov av åtgärder som krävs för att bullerförordningen ska uppnås ska regleras för berörda delar av planområdet. **(2)**

#### Hälsa och säkerhet – markföroreningar

Planhandlingarna redogör för att tidigare påträffade markföroreningar inom Heliotropen 6 är avhjälpna och bedöms lämplig för bostadsändamål enligt miljöförvaltningen. Planhandlingarna redogör dock att delar av Heliotropen 4 och 7 visar på föroreningar med halter över riktvärden för känslig markanvändning. Det står även att ytterligare undersökningar ska genomföras. Länsstyrelsen anser att det utifrån planhandlingarna framgår att markföroreningarna inom Heliotropen 4 och 7 inte är tillräckligt utredda.

Länsstyrelsen konstaterar att frågan om markföroreningar inte har utretts och redovisats tillfredsställande. Det ska av planhandlingarna och utredning framgå vilka markföroreningar som är aktuella inom området och vilka efterbehandlingar som krävs för att göra marken lämplig för ändamålet, vilket saknas. För att använda bestämmelsen i 4 kap. 14 § punkt 4 PBL ska det vara säkerställt att marken genom avhjälpandeåtgärder blir lämplig för sitt ändamål, samt att avhjälpandeåtgärderna är realistiska och genomförbara. Åtgärderna ska vara så preciserade att det är möjligt för den enskilde fastighetsägaren att förutsäga vilka fysiska åtgärder som krävs och hur mycket de kan kosta. **(3)**

## Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende *risk för översvämning och hälsa och säkerhet - förorenad mark och buller*, varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11 §§ PBL.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *En skyfallsutredning har genomförts (Tyréns, 2020-06-03) för att utreda konsekvenserna av förslaget. Utredningen visar att föreslagen höjdsättning och möjlighet till utjämning av skyfall i park gör att inga skador sker på byggnader. De översvämningsdjup som uppstår inom planområdet begränsar inte heller framkomligheten. Det finns ingen fara för liv och hälsa p g a stora översvämningsdjup. Enda platsen med stora översvämningsdjup är parken, där djupet uppgår till ca 1 m. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Dagvatten och skyfallshantering i kapitel 2 Planförslag samt under rubriken Skyfall i kapitel 3 Konsekvenser.*
2. *Bullerutredning har kompletterats med redovisning av bullervärdena i samtliga våningsplan, gräns för riktvärden (60dBA) är tydligt markerad i bullerkarta. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Trafikbuller i kapitel 3 Konsekvenser.*
3. *Kompletterande utredning är på gång och räknas att bli klart innan antagandet av detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltning och markmiljökonsult håller tät dialog angående frågan.*

## **Kommunala och regionala organ**

**Tekniska nämnden**, diarienummer SBN-2019-832-101:

### Trafik

Hållplatslängden för det nya hållplatsläget på Sallerupsvägens norra sida bör vara minst så långt att en 18-meters ledbuss kan angöra rakt med hela fordonets längd intill hållplatsens kantstöd. **(1)**

Angöringen till fastigheten i nordväst är inte löst. I illustrationsplanen är ingångarna placerade mot Johanneslustvägen, men där kan man inte parkera. **(2)**

Det bör framgå av planbeskrivningen att utfarter mot Sallerupsvägen mellan Johanneslustvägen och den nya gatan (Smedstorpsgatan) inte kommer att tillåtas. **(3)**

### Plankartan

Tillräcklig förgårdsmark (1,5 m) bör finnas mot Sallerupsvägen så att dörrar kan öppnas och så att cykelparkering vid entréer ryms inom kvartersmarken. **(4)**

Nätstation får ej placeras på allmän platsmark utan skall lösas inom kvartersmark. **(5)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Illustrationskartan har uppdaterats samt planbeskrivningen har uppdaterats enligt yttrande under rubrik Kollektivtrafik i kapitel 2 Planförslag.*
2. *Parkeringsplats för rörelsehindrade har placerats med infart från Genarpsgatan. Illustration i planbeskrivningen har uppdaterats under rubriken Parkering i kapitel 2 Planförslag.*
3. *Planbeskrivningen har uppdaterats enligt yttrande under rubriken Huvudgator i kapitel 2 Planförslag.*
4. *Stadsbyggnadskontorets avvägning är att ha kvar 0,5 m förgårdsmark för att inte göra Sallerupsvägen ännu bredare utan istället stärka gatans stadsmässighet. Det finns olika lösningar*

*för entrédörrar som gör att de inte slår ut över allmän platsmark. Cykelparkering ryms på förgårdsmark längs Johanneslust gatan, på kvartersgata och på förgårdsmark längs planerad gågata, samt i bottenvåningar av aktuella byggrätter. Planbeskrivningen har kompletterats med information att entrédörrar inte får slå ut över allmän platsmark under rubrik Utformning i kapitel 2 Planförslag.*

5. Nätstation får egen användningsfält  $E_1$  – kvartersmark för nätstation i plankartan.

### **Miljönämnden**, diarienummer SBN-2019-832-97:

Miljönämnden anser att det behövs kompletteringar i utredningar för buller samt förorenad mark för att säkerställa människors hälsa vid föreslagen exploatering. Utöver det pågår en skyfallsutredning som miljönämnden kommer att beakta i granskningskedet.

#### Miljönämndens ställningstagande

Miljönämnden tar inte ställning till förslaget till detaljplan, utan anser att det behöver kompletteras i följande delar:

- Markföroreningar. På Heliotropen 4 och 7 krävs ytterligare utredningar för att kunna bedöma behov av åtgärder för att göra marken lämplig för planerat ändamål.
- Omgivningsbuller. Utredningen behöver kompletteras med beaktande av ökat trafikbuller i och med Amiralsgatans omvandling till stadshuvudgata samt med effekter av ljudreflexer på angränsande bostadsbebyggelse.
- Skyfallsutredning. En skyfallsutredning pågår varför miljönämnden inte kunnat avge ett yttrande i sakfrågan.
- Dagvatten. Parken bör höjdsättas i plankartan för att säkerställa omhändertagande av dagvatten.

#### Miljönämndens yttrande

Miljönämnden vill framföra synpunkter inom följande områden.

##### Markföroreningar

Föroreningar i mark är inte tillräckligt utredda i förhållande till föreslagen markanvändning. Inom fastigheterna Heliotropen 4 och 7 pågår undersökningar av mark och grundvatten med syfte att kunna bedöma riskerna för planerad markanvändning. Miljönämnden anser att denna del av detaljplaneområdet behöver utredas ytterligare både gällande mark och grundvatten innan det går att ta fram en riskbedömning som kan ligga till grund för en uppskattning av omfattningen av de åtgärder som krävs för planlagt ändamål. **(1)**

Planbeskrivningen gällande fastigheten Heliotropen 6 är i huvudsak korrekt. Miljönämnden vill upplysa om att massor som ska omhändertas i samband med byggnation kan behöva klassas om enligt avfallsmottagares kriterier i de fall klassningen inte framgår av slutrapport för avhjälpandeåtgärderna.

Kvarlämnade föroreningar i Genarpsgatan norr om Heliotropen 6 har inte ännu åtgärdats av ansvarig förorenare. Dessa föroreningar behöver bedömas innan byggnation inom fastigheten påbörjas för att se om delar av vägen måste schaktas ur, vilket försvårar tillgängligheten till området under tiden eventuella avhjälpandeåtgärder utförs. **(2)**

##### Omgivningsbuller

Den planerade bebyggelsen på Heliotropen 4 och 7 blir högre än nuvarande bebyggelse och högre än bebyggelsen söder om Sallerupsvägen. Det finns därmed en ökad risk för ljudreflexer som kan leda till att riktvärden för buller inomhus på 30 dBA (Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus, FoHMFS 2014:13) inte klaras i bostäderna söder om Sallerupsvägen. Om riktvärdena överskrids krävs åtgärder, vars kostnad kan komma att åläggas fastighetsägaren, exploatören eller Malmö stad.

Miljönämnden anser därför att utredningen bör kompletteras så att det framgår om och i vilken utsträckning som ljudreflexer leder till en försämrad ljudmiljö på olika våningsplan söder om Sallerupsvägen, för att antingen påvisa att riktvärden för buller inomhus klaras eller om bullerdämpande åtgärder krävs. Med föreslagen byggnation utsätts fasader längs Sallerupsvägen för buller som innebär att genomgående lägenheter krävs och att det blir en utmaning att tillse att hörnlägenheterna uppfyller bullerriktvärdena i Förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader. För att underlätta att uppnå bullerriktvärdena bör fastighetsindelningen möjliggöra lämplig användning av hörnlägen och motverka enkelsidiga bullerexponerade lägenheter.

Ett överskridande av riktvärden för buller inomhus kan leda till tillsynsärenden. **(3)**

#### Radon

Planområdet ligger inom normalrisk/lågrisk för radon, vilket kräver radonsäktrat byggande. **(4)**

#### Dagvatten

Enligt planbeskrivningen ska parken omhänderta dagvatten. I plankartan är denna endast markerad som park och det finns inte särskild avsatt mark till uppsamling och fördröjning av dagvatten och parken saknar höjdsättning. Det finns därmed inga garantier för att marken i parken blir infiltrationsbenägen eller nedsänkt.

Miljönämnden anser därför att yta för hantering av dagvatten i parken bör höjdsättas i plankartan. **(5)**

#### Skyfall

En skyfallsutredning pågår och miljönämnden inväntar resultatet av denna innan nämnden yttrar sig i sakfrågan. **(6)**

#### Nätstationer

Miljönämnden anser att det bör framgå av planbeskrivningen att elektromagnetiska fält inte får överskrida 0,4 mikrotlesa där människor bor eller varaktigt vistas. **(7)**

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Kompletterande utredning är på gång och räknas att bli klart innan antagandet av detaljplanen. Stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltning och markmiljökonsult håller tät dialog angående frågan.*
- 2. Information förmedlas till fastighetsägaren.*
- 3. Bullerutredning har kompletterats med 3 olika alternativ där man kan se bullernivåer före och efter nybyggnation. I utredningen görs bedömning att förändringen av ljudnivån för befintliga grannbyggnader kommer att vara marginell (<0,5 dBA) på grund av den nya bebyggelsen. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Trafikbuller i kapitel 3 Konsekvenser.*
- 4. Planbeskrivningen har kompletterats med information om radon under rubriken Radon i kapitel 3 Konsekvenser.*

5. *Malmö stad genom fastighets- och gatukontoret är ansvarig för gestaltning, utbyggande och drift av allmän platsmark och det ligger i stadens gemensamma intresse att bland annat ta hand om dagvatten. Avsikt med parken är att kombinera gröna rekreativa värdena med dagvattenhantering. Detta kan göras på många olika sätt och en höjdsättning av marken skulle begränsa flexibiliteten med att göra det i framtiden. Därför väljer stadsbyggnadskontoret att inte höjdsätta marken i detaljplanen.*
6. *En skyfallsutredning har genomförts (Tyréns, 2020-06-03) för att utreda konsekvenserna av förslaget. Utredningen visar att föreslagen höjdsättning och möjlighet till utjämning av skyfall i parken gör att inga skador sker på omkringliggande byggnader. Det översvämningsdjup som uppstår inom planområdet begränsar inte heller framkomligheten. Det finns inte heller någon fara för liv och hälsa på stora översvämningsdjup. Enda platsen med stora översvämningsdjup är parken, där djupet uppgår till ca 1 m. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Dagvatten och skyfallshantering i kapitel 2 Planförslag samt under rubriken Skyfall i kapitel 3 Konsekvenser.*
7. *Planbeskrivningen har kompletterats enligt yttrande under rubriken Tekniska genomförandefrågor i kapitel 4 Genomförande.*

**Servicenämnden**, diarienummer SBN-2019-832-102:

Servicenämnden ställer sig positiv till detaljplanens syfte. Dock anser servicenämnden att det är viktigt att säkerställa att det finns tillräckligt med förskoleplatser inom planområdet eller dess närområde.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: stadsbyggnadskontorets bedömning är att befintliga förskolor i närområdet har kapacitet att täcka behovet för förskoleplatser. Förskoleförvaltningen har inte heller några invändningar mot stadsbyggnadskontorets bedömning.*

**Kulturnämnden - Malmö Muséer**, diarienummer SBN-2019-832-100:

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

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

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

Kulturmiljön är en resurs som bidrar till både attraktivitet och identitet. Kulturmiljön skapar förankring och tillför en historisk dimension som är viktig för en hållbar utveckling av staden. Vid förändringar är det därför av stor betydelse att man utgår från den specifika platsen och dess förutsättningar. För att sedan kunna förstå och uppleva platsens historia och utveckling behövs uttryck, så som byggnader, byggnadselement, strukturer m.m. som möjliggör detta.

## Kultur

Genom att planera för kultur i nya bostadsområden skapas förutsättningar för attraktivitet och hållbarhet. Kulturförvaltningen anser att kulturens roll i det nya bostadsområdet behöver undersökas i det fortsatta planarbetet.

## Planbestämmelser

Att Gullviks f.d. kontorsbyggnad förses med rivningsförbud och varsamhetsbestämmelse är positivt, likaså att placeringen och utformningen av tillkommande balkonger regleras i en utformningsbestämmelse. Kulturförvaltningen menar dock att då stora förändringar i området planeras, är det motiverat att ha höga antikvariska ambitioner med den enda äldre byggnaden som avses bevaras. Värdebärande byggnadsdelar bör därför förses med skyddsbestämmelser. Därtill bör utformningsbestämmelsen gällande tillkommande balkonger kompletteras med en måttangivelse för max-djup och -bredd. **(1)**

## Konsekvenser

Planförslaget innebär stora förändringar av området. Ett tidigare verksamhetsområde föreslås omvandlas till bostadsområde och den idag låga skalan vid Sallerupsvägen förändras påtagligt. Nu pågående detaljplanearbete på södra sidan av Sallerupsvägen innebär också ett förslag som påverkar stadsbilden och skalan längs vägen. Kulturförvaltningen saknar därför ett övergripande resonemang kring hur stadsbilden i området kring Sallerupsvägen påverkas av planförslaget.

Att nytillkommande byggnader närmast kontorsbyggnaden vid Johanneslustgatan samt tillkommande byggnader mot Genarpsvägen föreslås ha en låg byggnadshöjd ser Kulturförvaltningen som mycket positivt då detta skapar förutsättningar för en mjuk övergång mellan den befintliga och tillkommande bebyggelsen. **(2)**

## Kulturmiljö

Inom kvarteret Heliotropen etablerades en småskalig industri redan i början på 1900-talet. Stora delar av fastigheten Heliotropen 6 är idag avriven, men vid fastighetens norra och östra gräns finns resterna av en mur som tidigare avskärmade fastigheten från omgivningen. Muren är sannolikt samtida med kontorsbyggnaden, som avses bevaras, och är det enda kvarvarande elementet som visar på fastighetens sammanhang och tidigare funktion. Att inte förse muren med en skyddsbestämmelse menar Kulturförvaltningen innebär att ett viktigt och kulturhistoriskt värdefullt uttryck försvinner och på så vis minskar möjligheterna till att läsa och förstå områdets historia. **(3)**

I den antikvariska förundersökningen, utförd av Restaurera 2019-11-14, har kulturhistoriska värden identifierats avseende Heliotropen 4 och 7. Kulturförvaltningen delar den bedömning som gjorts i förundersökningen och menar att den höga delen av Heliotropen 4 bör bevaras och förses med skydds- och varsamhetsbestämmelser. Att endast bevara kontorsbyggnaden på Heliotropen 6 innebär negativa konsekvenser för kulturmiljön och en missad möjlighet att använda kulturmiljön som en resurs och kvalitet i det nya området. För att konsekvensbeskrivningen ska kunna bli så rättvisande som möjligt bör de identifierade värdena beskrivas under rubriken Kulturmiljö på s. 35. **(4)**

Vad gäller Heliotropen 6 delar Kulturförvaltningen inte Stadsbyggnadskontorets bedömning att en utökning av de ursprungliga takkupornas omfattning skulle vara en möjlig åtgärd, då detta skulle innebära dels att ett värdebärande karaktärsdrag påverkas men också att byggnadens arkitektoniska uttryck skulle rubbas. Kulturförvaltningen menar istället att de ursprungliga takkuporna bör förses med skyddsbestämmelse. Därtill vill



Kulturförvaltningen framföra att vid eventuella ändringar för att uppnå krav om tillgänglighet och brand krävs ett helhetstänk och stor varsamhet för att inte påverka byggnadens kulturhistoriska värde negativt. (5)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att trots byggnadens kulturhistoriska betydelse kan omsorgsfulla mindre byggnadsanpassningar tillföras för att rymma en bredare användning (B och C) och uppfylla dagens krav på dagsljus och tillgänglighet. Därför anser stadsbyggnadskontoret att varsamhetsbestämmelser i kombination med ett rivningsförbud ger tillräcklig skydd för byggnaden. Utformningsbestämmelsen gällande tillkommande balkonger har kompletterats med en måttangivelse för max-djup och -bredd.*
- 2. Planbeskrivningen har kompletterats med ett resonemang om pågående planering söder om Sallerupsvägen under rubriken Stadsbild och landskapsbild i kapitel 3 Konsekvenser.*
- 3. Stadsbyggnadskontoret bedömning är att den kvarstående murens kulturhistoriska betydelse för området är begränsad i förhållande till de utmaningar som den innebär för områdets utveckling. Muren skulle vara svår att integrera i stadsstrukturen för det planerade ändamålet och skulle motverka planens intention att skapa trygga och livfulla bostadsmiljöer.*
- 4. I stadsbyggnadskontorets sammanvägning väger bostäder och ett effektivt markutnyttjande tyngre än de värden som har identifierats i den antikvariska förundersökningen, utförd av Restaurera 2019-11-14, avseende Heliotropen 4 och 7. Planbeskrivningen har kompletterats med de identifierade värdena under rubriken Kulturmiljö i kapitel 5 Planeringsförutsättningar.*
- 5. Se svar på fråga 2.*

**Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden**, diarienummer SBN-2019-832-47:

Inga invändningar.

**Förskoleförvaltningen**, diarienummer SBN-2019-832-53:

Inga invändningar.

**Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden**, diarienummer SBN-2019-832-63:

#### Sammanfattning

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden ställer sig positiv till förslaget till detaljplan. Nämnden vill dock betona vikten av tillgänglighetsanpassning både inomhus och utomhus vid planering och byggande av bostäder. Detta för att möjliggöra för personer med olika typer av funktionsnedsättning att nyttja bostäderna. Det möjliggör även för personer att bo kvar i sin bostad vid ett förändrat behov eller nedsatt funktion. Nämnden vill även påtala behovet av att bostäder avsätts till den äldre befolkningen.

#### Yttrande

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden ställer sig positiv till förslaget till detaljplan. Nämnden vill framföra vikten av ett byggande av bostäder som är tillgänglighetsanpassade, för att möjliggöra för personer med olika typer av funktionsnedsättning att nyttja bostäderna. Att alla bostäder är tillgänglighetsanpassade möjliggör för personer att bo kvar i sin bostad

även efter att personen fått ett förändrat behov eller nedsatt funktion. Bostäderna blir på så sätt mer användbara för samhället, då alla bostäder kan användas av alla oavsett behov.

### Bostäder anpassade för äldre

Antalet personer 65 år och äldre förväntas öka med 6 800 personer (18 procent) i Malmö stad till år 2029.<sup>1</sup> Kommunfullmäktige har identifierat äldres boende som ett av de viktigaste områdena för att klara denna ökning.<sup>2</sup> I detaljplanen används begreppet bostäder för vanliga bostäder, samt exempelvis studentbostäder, seniorbostäder och gruppboende. Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden ställer sig positiv till att förslaget till detaljplan kan öka antalet bostäder för äldre, genom bland annat seniorbostäder eller trygghetsbostäder. Nämnden vill också påtala vikten av ett varierat utbud av bostäder för att motsvara Malmöbornas olika behov. **(1)**

### Tillgänglighet

Detaljplanen har särskilt beaktat tillgängligheten utomhus, så som att huvudentréer till lokaler och flerbostadshus ska ansluta i nivå med omgivande gata eller allmän plats. Detaljplanen nämner även att det finns goda förutsättningar för att området ska vara tillgängligt för personer med olika fysiska förutsättningar och behov, både vad gäller de allmänna gatorna såväl som inom kvarteretsmark. Den dagvattenpark som planeras ska enligt detaljplanen innehålla nivåskillnader men ska utformas på sådant sätt att alla delar är tillgängliga. Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden ställer sig positiv till att detaljplanen beaktat tillgängligheten i området men vill samtidigt påpeka betydelsen av att parkens alla delar utformas på sådant sätt att den kan nyttjas av alla, oberoende funktionsnedsättning. Detta då tillgång till utemiljö är en viktig del i en gott åldrande. Nämnden vill även påtala vikten av att hela området planeras på sådant sätt att den enskilde lätt kan ta sig fram med hjälpmedel så som rollator samt att det planeras för flertalet bänkar där den enskilde kan vila.

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden anser att hänsyn särskilt bör beaktas gällande tillgängligheten inomhus, både utrymmen som nyttjas av flera så som trapphus och tvättstuga samt den enskilda bostaden. Tillgänglighet inomhus innefattar tillgång till hiss, frånvaro av nivåskillnader, frånvaro av trösklar m.m. **(2)**

### Kollektivtrafik och färdtjänst

Detaljplanen ger förslag på en ny lokalgata mellan fastigheterna, där leveranser till verksamheter och boende kan ske. Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden ställer sig positiv till att leveranser till den enskilde samt upphämtning genom exempelvis färdtjänst kan ske så nära bostaden som möjligt. Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden ställer sig även positiv till att detaljplanen möjliggör för att en busshållplats flyttas nära det planerade bostadsområdet.

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden ställer sig positiv till förslaget av detaljplan. Nämnden vill dock understryka vikten av hänsyn till tillgänglighet Anpassning både inomhus och utomhus vid planering och byggande av bostäder samt att bostäder avsätts till den äldre befolkningen.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Detaljplanen skapar förutsättningar för bland annat äldreboende genom bestämmelsen B-bostäder, som även omfattar äldreboende (utan vårdbehov). Detaljplanen kan dock inte reglera boende- eller upplåtelseformer.*
- 2. Detaljplanen skapar förutsättningar för att tillgänglighet ska kunna uppnås. En mer detaljerad utformning av utomhus- såväl som inomhusmiljöerna kommer att studeras i bygglovsskedet.*

## VA Syd - avfall, diarienummer SBN-2019-832-91:

Utifrån planhandlingarna ser den planerade bebyggelsen ut att kunna angöras med avfallsfordon från det omkringliggande gatusystemet. Tillgänglighet och angöring behöver studeras vidare i det fortsatta arbetet med detaljplanen för att säkerställa att hämtning kan ske på ett säkert sätt. Längsta dragväg för kärl är 50 meter, och backrörelser för avfallsfordon ska undvikas.

Det är viktigt att de gemensamma miljöhusen dimensioneras så att tillräcklig yta avsätts. Detta gäller markytan för de fristående miljöhusen, men kanske i ännu större utsträckning ytan som avsätts för de miljöhus som integreras i bebyggelsen. Vid planeringen av avfallsutrymmena är det viktigt att de utformas för fullständig sortering, men också att utrymmena utformas så att de känns tillgängliga och attraktiva.

I VA SYDs guide ”Gör rum för miljön” finns riktlinjer och vägledning för utformningen av avfallshanteringen. **(1)**

För att inte omöjliggöra framtida lösningar med olika typer av insamlingsplatser för avfall kan ett förslag vara att det i planbestämmelserna medges att det på prick- och korsmark uppförs underjordiska behållare (UWS). **(2)**

Det är positivt att det planeras för angöringsfickor i flexzonen i Sallerupsvägen. Om angöringsfickorna ska användas för avfallsfordon för tömning av fettavskiljare i restauranger i bottenvåningarna, är det viktigt att angöringsplatserna placeras så att avståndet mellan tömningspunkten för fettavskiljare och avfallsfordonet blir så kort som möjligt, och inte överstiger 10 meter. **(3)**

Det råder för närvarande osäkerhet kring vad dem nya förordningarna om producentansvar för förpackningar (2018:1462) i praktiken kommer att innebära för krav på avfallshanteringen vid planering av nya områden. Bostadsnära insamling är huvudalternativet i den nya lagstiftningen, men kvartersnära kan under vissa omständigheter godkännas. VA SYD föreslår en fortsatt dialog kring dessa frågor under den fortsatta processen inför bygglov.

VA SYD vill slutligen peka på möjligheten att i kvarteret göra plats för funktioner för återanvändning/återbruk och andra cirkulära lösningar för att minska inflödet av avfall. Att göra plats för delningsfunktioner är i linje med Malmö stads avfallsplans mål om minskad konsumtion och avfallsminimering. **(4)**

VA SYD är gärna delaktiga i den fortsatta planeringen av avfallshanteringen i planområdet.

### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Detaljplanen skapar förutsättningar för avfallshantering genom tillåtelse av komplementbyggnader på bostadsgårdarna eller möjlighet till att integrera miljörum i byggnadsvolymer samt det finns bra förutsättningar för framkomligheten. En mer detaljerad utformning och placering av miljörum samt angöring för miljöfordon kommer att studeras vidare i bygglovsskedet.*
- 2. Underjordiska avfallsbehållare anses inte vara byggnader. Prick- och korsmark som regleras i detaljplanen tillåter även underjordiska avfallsbehållare.*
- 3. Synpunkten noteras. I nuläge det är svårt att bedöma vilka funktioner som kommer att etableras i bottenvåningarna längs Sallerupsvägen. Detaljutformningen av Sallerupsvägen kommer att studeras efter ett antagande av detaljplanen.*

4. *Stadsbyggnadskontoret delar VA syds åsikt att de aspekterna är mycket viktiga att beakta i bygglovsskedet.*

**VA Syd – Ledningsnät**, diarienummer SBN-2019-832-99:

Inga invändningar.

**Räddningstjänsten Syd**, diarienummer SBN-2019-832-70:

Riskhänsyn

Inget att erinra.

Brandvattenförsörjning

Brandposter finns i tillräcklig omfattning i området.

Insatstid

Området ligger inom normal insatstid.

Räddningstjänstens tillgänglighet

Räddningstjänsten ser positivt på att det redan i planbeskrivningen tagits fram förslag på var uppställning av räddningstjänstens höjdfordon ska kunna ske för utrymning och att det föreslås Tr2-trapphus för byggnaderna närmast parken. För de byggnader för vilka alternativ utrymningsväg projekteras med hjälp av räddningstjänstens höjdfordon (över 4 vån.) är det viktigt att träd inte hindrar tillgängligheten med stegen. Det ska vara minst 3 meter körbanebredd samt finnas uppställningsplats för höjdfordonet som är minst 5 meter bred samt 12 meter lång, uppställningsplatsen ska även vara placerad mellan 2-9 meter från fasad, bäst förutsättningar för snabbt och säkert ingripande ges om avståndet mellan uppställningsplats och fasad/balkongkant är 6-9 meter.

Det måste även säkerställas att de huskroppar som har varierande våningsantal i samma huskropp har tillgång till tillfredsställande utrymning då det kan vara problematiskt att nå till de högre delarna med höjdfordonets steg om det är en lägre del framför.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: planbeskrivningen har kompletterats med information om räddningsfordons tillgänglighet under rubriken Tekniska genomförande frågor i Kapitel 4 Genomförande.*

**Luftfartsverket**, diarienummer SBN-2019-832-48:

Inga invändningar.

**Övriga remissinstanser**

**E.ON Energidistribution AB**, diarienummer SBN-2019-832-58:

För att kunna försörja planområdet med el bedömer vi att det behövs ytterligare en nätstation. Delar av planområdet kommer försörjas från befintliga nätstationer. Det beräknade antalet nätstationer bygger på de byggrätter planen medger. Antagande om enhetlig effektförbrukning per lägenhet ligger också till grund för det beräknade antalet

nätstationer. Det beräknade antalet nätstationer förutsätter att el inte kommer användas vid uppvärmning och varmvattenberedning av byggnaderna inom området.

Planförslaget möjliggör bl a cirka 380 lägenheter och cirka 11 000 kvm yta för parkerings- eller centrumändamål.

Det förslag till byggrätt för planerad nätstation som redovisas på plankartan är enligt vår mening bra. Det bör dock nämnas i planhandlingarna att avståndet mellan nätstation och brännbar byggnad enligt starkströmsföreskrifterna måste vara minst 5 meter. Mäter man på illustrationskartan är avståndet mellan nätstationen och föreslagen bostadsbyggnad 5 meter. Om denna del av planen behöver justeras i det fortsatta planarbetet måste 5 meters avståndet beaktas. Ett avstånd på 5 meter mellan nätstation och ett bostadshus är även fördelaktigt sett ur magnetfältsynpunkt då magnetfältet normalt är lågt 5 meter från en nätstation.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: plankartan har justerats så att avstånd mellan nätstationen och närmaste byggrätt inte kommer att understiga 5 meter. Planbeskrivningen har kompletterats med information om att avståndet mellan nätstation och brännbar byggnad måste vara minst 5 meter under rubriken Tekniska genomförande frågor i kapitel 4 Genomförande.*

#### **Weum Gas AB**, diarienummer SBN-2019-832-51:

Inom planområdet har Weum Gas en servisledning för natur- och biogas. Då vår servisledning är utmärkt i plankartan med -G- samt placerad inom främst allmän platsmark, som inte får bebyggas, så har vi ingen erinran på plankartan.

Weum Gas vill även informera om att i aktuellt planområde finns äldre avkopplade ledningar. Ledningar kan demonteras av exploatör i samråd med områdesansvarig på Weum Gas och kontakt sker via vår kundtjänst. Vid demontering ska inmätning ske vid avkopplingsställena av exploatören och redovisas till Weum Gas för dokumentation i kartsystem.

Gasledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN) som bland annat anger minsta skyddsavstånd mellan ledning och byggnad inom tätbebyggelse samt närmaste gräns för område med förväntade grävningsaktiviteter.

För ledningsvisning hänvisar vi till [www.ledningskollen.se](http://www.ledningskollen.se), som redovisar med kartunderlag och dxf-fil.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: informationen förmedlas till exploatörerna.*

#### **E.ON Energilösningar AB (Värme)** diarienummer SBN-2019-832-49:

Inga invändningar.

#### **Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd**, diarienummer SBN-2019-832-52:

Det är positivt att man sänker ned det centrala parkområdet så det kan nyttjas som fördröjningsyta för dagvatten. Planen medger att 50% av ytan i planen får hårdgöras. Det är viktigt att dagvatten även renas innan det når recipient från den sk dagvattenparken och gatorna i området kommer dagvattnet att ledas vidare i ledningsnätet. Segeåns Vattendragsförbund och Vattenråd vill påpeka dagvatten är ett avloppsvatten och att MKN för vatten måste hållas och även om Segeå har dålig/otillfredsställande status så måste

målet vara att nå en god status och därför måste det vatten som släpps till Risebergabäcken för att senare nå Segeå och Öresund ha en god status som bör ligga så nära naturliga bakgrundshalter som möjligt. **(1)**

I området finns också markföroreningar som det är viktigt att tillse att de inte förorenar dagvatten och grundvatten i samband med sanering eftersom de då kan nå och förorena recipienten. **(2)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. Planbeskrivningen har kompletterats mer information om reningsbehov för dagvatten under rubriken Vattenkvalitet i kapitel 3 Konsekvenser.
2. Synpunkten noteras och förmedlas till exploitörerna.

**Hyresgästföreningen Malmö Östra**, diarienummer SBN-2019-832-55:

Sid 10 (38): Värdeskapande karaktärsdrag: Hela planen lyser med en verkligt skön blandad bebyggelse med intressanta detaljer. Det upplevs vara mycket bra planerat, fram till sidan 21 och solljus, se vidare kommentar.

Sid 15 (38) Cykelparkering: 2:a stycket: ”Cykelparkering förläggs i källarplanet eller i delar av bottenvåningen medan merparten av...”. Här nämns inget om plats för rullatorer o rullstolar – alltså kunde denna del vara mer handikappvänlig. **(1)**

Sid 21 (38): Solljus: Beskrivningen upplevs negativ. När man tittar på bilderna av både sommarsolstånd och solljus samt sidan 22 höstdagjämning samt vintersolstånd ses följande: Sommarsolstånd kl. 18 är hela området i skugga. Höstdagjämning/vintersolstånd innebär fortsatt skugga och kl. 18 totalt mörker. Vi ställer oss frågande till om människorna som ska flytta in här vet om förutsättningarna med mycket skugga och helt svart kl. 18 på kvällen. Speciellt kvällstid ger detta ingen trygghet och vi anser att det måste finnas någon lösning på detta. **(2)**

Sid 25 (38): Trafikbullen: 3:e raden: ”Ovanstående riktvärden bindande. Vad gäller uteplatser så är det tillräckligt att 1 uteplats – om det finns flera – uppfyller riktvärdet.” Bör inte alla uteplatser uppfylla riktvärdet? **(3)**

Sid 37 (38) översiktsplan: 3:e stycket 4:e raden: ”För planerad utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik. Enligt översiktsplanen ska Sallerups-...”. Den spårbundna kollektivtrafiken är ju bordlagd, men frågan är hur länge? **(4)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. Detaljplanen styr inte utformningen till denna detaljeringsgrad men ser till att det finns möjlighet att uppfylla de krav som ställs av parkeringspolicy för Malmö stad. Det är upp till varje exploitör att tillgodose behov för framtida kunder i övrigt.
2. Planbeskrivning är en allmän handling som är tillgängligt för alla. Att det ser helt mörkt ut kl.18 vid höstdagjämning/ vintersolstånd har ingenting med planförslaget att göra snarare med beräkningsmodellen. Enlig beräkningsmodellen som används går solen ner kl.18 vid vår- och höstdagjämning och det blir mörkt. På vinterhalvåret går solen ner ännu tidigare. De flesta gårdar kommer att vara delvis solbelysta under dagtid.
3. Vid detaljplanering för bostäder tillämpar Malmö stad förordningen om trafikbullen vid bostadsbyggnader (SFS 2015:216). Enlig förordningen är kraven ställda för minst en uteplats.

4. I den gällande översiktsplanen är det utpekade för framtida spårbunden kollektivtrafik, i det pågående arbetet med översynen av översiktsplanen ingår det att förändra reservaten. Sallerupsvägen kommer sannolikt att pekas ut för framtida buss eller annan mer kapacitetsstark kollektivtrafik. Anspråket i gatan kvarstår därför tills vidare.

#### **Håkanstorp-Johanneslust Egnahemsförening**, diarienummer SBN-2019-832-57:

Efter att ha tagit del av Följebrev till samrådshandlingar daterat 2020-04-21 (diarienummer SBN-2019-832) har vi i Håkanstorp-Johanneslust egnahemsförening inlett diskussioner med våra medlemmar. I dessa diskussioner uppmärksammar vi ett stort behov av en genomgång av detaljplanen med åtföljande möjlighet att ställa klargörande frågor. Vi har full förståelse för att det är olämpligt att genomföra ett regelrätt, fysiskt samråd under rådande pandemi. Samtidigt är vi oroad för det demokratiska underskott som uppstår när många är sjuka och har sitt fokus på andra håll än planeringar.

Vi har med noterat att Malmö stad i åtminstone nedan fall använt digitala lösningar för att genomföra samråd då det hölls ett digitalt samrådsmöte för detaljplanen öster om Kalbrottsgatan, dp 5622, den 23 april.

[https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-och-strategier/Stadsutvecklingsomraden/Bunkeflostrand.html?fbclid=IwAR0BEbhuH0UQ0Q5c8bqMkZyIFPc3bQ\\_9cznbguzw4MlqSwV7ytcumdFUdO4](https://malmo.se/Service/Var-stad-och-var-omgivning/Stadsplanering-och-strategier/Stadsutvecklingsomraden/Bunkeflostrand.html?fbclid=IwAR0BEbhuH0UQ0Q5c8bqMkZyIFPc3bQ_9cznbguzw4MlqSwV7ytcumdFUdO4)

Egnahemsföreningen tycker det är rimligt att ett liknande digitalt samråd hålls för detaljplan 5664. Vidare vore det inte obefogat att på grund av rådande pandemi förlänga samrådstiden med minst en månad då det är större utmaningar än normalt att samla folk och diskutera planerna. Det finns flera pågående planer längs Sallerupsvägen (exempelvis dp 5682) och det är viktigt att vid ett samråd få en redogörelse för den helheten av framtidsplanerna längs Sallerupsvägen av tjänstemän och politiker.

Sammanfattningsvis, Håkanstorp-Johanneslust egnahemsförening yrkar på att så snart som möjligt få till ett samrådsmöte, antingen digitalt (som i Bunkeflo) eller utomhus med en begränsning på max 50 personer, samt att samrådstiden förlängs med minst en månad.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: ett digitalt möte med Håkanstorp-Johanneslust Egnahemsförening har genomförts under samrådstiden den 27 maj 2020. Anstånd till den 9 juni 2020 har getts att komma in med yttrandet.*

#### **PostNord Sverige AB**, diarienummer SBN-2019-832-61:

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

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

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

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: frågor om posthantering hanteras inte i detaljplanen utan i samband med genomförandet av planerad bebyggelse.*

## **Parkering Malmö**, diarienummer SBN-2019-832-62:

### Inledning

Parkering Malmö har valt att lägga vikt på de frågor som direkt eller indirekt har bäring på vårt uppdrag inom ramen för dessa samrådshandlingar.

### Våra synpunkter

Parkering Malmö stödjer förslaget med samlad parkering i parkeringshus i området. Placeringen och infart/utfart från den nya lokalgatan (smedstorgsgatan) är rätt läge både för att snabbt hitta parkering och att minska biltrafiken i övriga delar av området. En förutsättning för att kunna finansiera parkeringshuset är att samtliga gator och andra möjliga parkeringsytor i närområdet avgiftsbeläggs/regleras.

I övrigt har vi inga synpunkter på samrådshandlingen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: detaljplanen styr inte frågor angående parkeringsavgifter. Däremot är staden uppmärksam på problematiken och zonerna för avgiftsbelagd gatuparkering/boendeparkering har succesivt börjat utökas utanför innerstaden som en lösning på detta. Det finns i dagsläget inga planer på att införa avgiftsbelagd gatuparkering/boendeparkering i Johanneslust/Håkanstorp, men möjligheten finns i framtiden om det bedöms motiverat.*

## **Sakägare enligt fastighetsförteckning**

### **Ägare till fastigheten Malakiten 7**, diarienummer SBN-2019-832-64:

Som fastighetsägare och närmsta granne till fastigheten Heliotropen 6 är jag direkt berörd av detaljplanen.

Jag tycker att den planerade bebyggelsen inte är i relation till - eller anpassad efter omgivningen. Jag som bor på Dalbygatan 13 kommer att få ett ca 14,5 meters hus mitt framför min uteplats vilket kommer att skymma hela min sikt söderut. Det vore mycket bättre att förlägga den höga bebyggelsen, fyrvåningshusen bort mot Sallerupsvägen och låta tvåvåningshus gränsa mot Genarpsgatan och de villor som redo ligger där. Det finns en stor risk för att huskänslan försvinner helt när så hög bebyggelse planeras så nära villatomter. Ifall låg bebyggelse stegvis går mot högre bebyggelse så finns det bättre förutsättningar att säkerställa att området inte delas upp och upplevs konstigt och oharmoniskt.

Alltså, för att sammanfatta den första synpunkten så vill jag att det endast skall vara tvåvåningshus längs hela Genarpsgatan. I annat fall så respekteras inte befintlig bebyggelses karaktär och den rådande känslan i området. **(1)**

Den andra synpunkten har med trafiken på Genarpsgatan att göra. Jag anser efter att ha studerat trafikutredningen att trafiken kommer att öka kraftigt på Genarpsgatan och inte minska som föreslås i foljebrevet. Man har inte tagit hänsyn till punkthusen som PEAB



skall bygga bakom hangaren, förskolan på Baragatan samt all annan trafik som går ner till Baragatan i dagsläget som är tung trafik. I fall infarten från Sallerupsvägen möter Baragatan med enda infart österifrån så kommer utgående trafik från området välja Genarpsgatan ut. Det finns även en överhängande rist att bilister väljer att gena genom området för att slippa ett röd ljus i korsningen Johanneslustgatan/Sallerupsvägen. Det borde absolut vara möjligt att svänga österut på Sallerupsvägen ifrån Baragatan. Annars är det stor risk för stora trafikproblem på Genarpsgatan vilket det redan i dagsläget är. I området är det till stor del barnfamiljen och det är en stor oro kring ökad trafik och genomfart i området.

Jag hoppas att bebyggelsen kommer att bli låg ut med Genarpsgatan och att det kommer finnas möjlighet att svänga både höger och vänster ut på Sallerupsvägen från Baragatan. (2)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Gavlarna på byggrätterna som vänder sig mot Genarpsgatan sänks från 14 meter till 11 meter (från 4 vån till 3 vån), så att alla bebyggelse utgör 2 våningsbus längs Genarpsgatan med undantag för 2 gavlar som tillåter 3vån.*
2. *Det kommer endast bli en medlöpande från den nya kopplingen till Sallerupsvägen, detta är främst utifrån att avståndet till korsningen Sallerupsvägen/Johanneslustvägen blir för nära och utan att signalreglera den nya anslutningen kommer det under delar av dagen vara svårt om nästintill omöjligt att göra en vänstersväng på grund av all trafik.*

*I dagens flödesberäkning i Trafik- och mobilitetsutredningen ingår även tillkommande trafik för nyligen antagna detaljplaner i närområde. Trafik- och mobilitetsutredning har reviderats med ändrad fördelningen av trafiken på Baragatan till att 10% kommer fortsätta att trafikera Genarpsgatan för att sedan vidare ut på Johanneslustgatan och Sallerupsvägen. Genom att skapa en ny in- och utfart till Sallerupsvägen kommer Genarpsgatan att avlastas från trafik som ska vidare till Smedtorpsgatan och villorna längre ner på gatan. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Trafikkonsekvenser i kapitel 3 Konsekvenser med förslag för hastighetsdämpande åtgärd strax norr om korsningen Genarpsgatan/Smedtorpsgatan för att göra den mindre attraktiv för smittrafik, det finns även möjligheter att om problemet kvarstår att förbjuda för genomfartstrafik på Smedtorpsgatan.*

**Ägare till fastigheten Nyckelpigan 1**, diarienummer SBN-2019-832-65 och SBN-2019-832-66:

Stort tack för det digitala samrådsmötet! Som framgick från mötet så är följande frågor av intresse:

- 1) Kan man göra centrumverksamhet tvingande i planen? Då det redan finns verksamheter i dessa lägen (längs Sallerupsvägen) som tillför området aktivitet och rörelse så bör centrumverksamhet i bottenplan mot Sallerupsvägen vara tvingande. Då Sallerupsvägen ska utvecklas till en stadshuvudgata och en mer stadsmässig karaktär avses ge bebyggelsen mot Sallerupsvägen så borde även dess innehållet avses vara centrumverksamhet. Alltså, den zonindelning som karaktäriserar innerstad/centrum och periferi bör ju även följa stadshuvudgata stråken? (Gäller då även Dp 5682). (1)
- 2) P-huset. Ovan gäller givetvis även för det planerade p-huset. Viktigt att detta inte blir ett otryggt hörn kvällstid utan blir ett attraktivt tillskott till kvartersbilden. Är p-husets placering optimal utifrån människors benägenhet att parkera så nära sin bostad som möjligt? (2)

3) Efterlyser ett gemensamt planprogram för hela Kirseberg gällande trafik, kollektivtrafik, buller, värdefulla miljöer, barnomsorg osv då flera planerade detaljplaner gemensamt kommer påverka flödet av fordon och människor längs med Johanneslustgatan, Genarpsgatan och Smedstorpsgatan. Utbyggnaden kring Östervärns station (Dp 5564), utbyggnaden av Mölledalskolan för F-9 verksamhet (Dp 5142), förtätningen gentemot flygfältsparken (Dp 4879), verksamheterna kopplade till den muslimska föreningen (förskola och församlingsverksamhet Dp5296), Friskis och Svettis området/ Boklok (Dp 4958) samt övriga bostäder och verksamheter kommer alla påverka flödet av människor både inom och till och från Kirseberg. **(3)**

Med anledning av det pågående detaljplanearbetet på fastigheten Krassen 1, Dp 56 82, vill jag även tillägga följande frågeställning:

Gränsen för Kirseberg går förvisso i Sallerupsvägen, men här aktualiseras återigen frågan om helhetsgrepp. Ambitionen att utveckla Sallerupsvägen till en stadshuvudgata sätter dessa områdesgränser ur spel, då man rimligtvis bör beakta båda sidor av gatans utveckling som helhet? Särskilt då det på båda sidor av gatan ligger liknande bebyggelse, tillhörande samma Egnahemsförening, Håkanstorp-Johanneslust Egnahemsförening (villabebyggelse från 20-30 talet, tillika Malmös äldsta Egnahemsförening) vars karaktär avsevärt påverkas av den föreslagna byggnadsskalan.

Då man driver två stycken detaljplaner parallellt, som dessutom ligger mitt emot varandra under snarlika förhållanden så ter det sig mycket märkligt att dessa inte kopplas samman tydligare i utredningshandlingarna. Önskar man vidare utveckla "stadsmässigheten" i Sallerupsvägen, som en entré till Malmö från inre ringen, så bör man väl rimligtvis utreda båda sidor av gatan parallellt?

Således efterfrågar jag ett nytt utredningsunderlag där värdarna på båda sidor av Sallerupsvägen beaktas och tas hänsyn till. **(4)**

4) Johanneslustgatan är i nuläget enda förbindelselänken ml Sallerupsvägen och Kirseberg och är tidvis mycket tungt trafikerad med köbildning. Då den också är bitvis är skolväg ställer detta höga krav på trafiksäkerhet och tydlighet. Vilka planer finns det att avlasta Johanneslustgatan i framtiden? Dvs utöver Smedstorpsgatan? **(5)**

5) Korsningen Johanneslustgatan/Genarpsgatan ingår inte i DP 5664 men borde helt klart det. Denna korsning har dagliga "nära olyckor" pga kombinationen tung trafik och allmän okunskap om "höger-regeln". På "radhussidan" finns ett övergångsställe som ger tydlighet i trafiken men hur är det tänkt att lösas på Heliotropen sidan? Med utveckling av Heliotropen så kommer trafikflödet öka ytterligare, troligen även med ytterligare oskyddade trafikanter (barn). **(6)**

6) Ang Markförening och skyfallsplan. Är övertygad att saneringen skett till acceptabla nivåer. Är även varse om behovet att utveckla vattenfördröjningsåtgärder. Vill ändå belysa att boende i villorna som faller under PL 291 dvs norr om Heliotropen blivit informerade att deras brunnar fortfarande är förorenade. Finns det någon riska att "blanding" sker mellan grundvatten och det fördröjda vattnet? **(7)**

7) Den allmänna parken ska vara för fördröjning av dagvatten och lek, även om det inte blir en regelrätt lekplats. Finns det möjlighet att fundera på utformning av rekreativsmöjligheter för även äldre barn här? **(8)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Enligt översiktsplanen ska Sallerupsvägen på sikt utvecklas till en stadshuvudgata med en stadsmässig framtoning. Det aktuella området är dock inte utpekad som centrumområde i översiktsplanen i dagsläget. Stadsbyggnadskontoret har därför gjort bedömning att det inte finns tillräckligt med stöd för att införa en tvingande bestämmelse för centrumverksamheter. Detaljplanen reglerar möjligheterna till att skapa bra förutsättningar för en framtida utveckling av byggnaderna. Detaljplanen har justerats så att byggrätterna mot Sallerupsvägen ska anpassa bottenvåningen genom planbestämmelsen  $f_4$  - rumshöjden i minst 30% av bottenvåningens BTA får inte understiga 3,5 m. Ovankant av bottenvåningens bärande bjälklag ska ansluta till markens nivå mot gata. Detta innebär att det blir enklare att omvandla bottenvåningen till verksamhetslokaler när behov uppstår.*
2. *P-husets placering är vald nära Sallerupsvägen för att förkorta körvägen och minska biltrafik i bostadsområdet. Avsikten med föreslagen placering är också att minska påverkan för befintliga småbusområden.*
3. *Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn (Kommunfullmäktige förväntas anta fördjupningen av översiktsplanen i november 2020). Översiktsplanen tar ett helhetsgrepp om Östervärns station och Södra Kirseberg och omfattar även delar av Johanneslust men trafikens effekter sträcker sig långt utanför plangränserna.*  
*Trafikflödena i området (som ligger till grund för Trafik- och mobilitetsutredning) bygger på en flödesmodell för hela Malmö staden som i sin tur bygger på trafikmätningar av de större flödena och uppskattningar av tillkommande trafik från området. I dagens flödesberäkning ingår även tillkommande trafik för nyligen antagna detaljplaner i närområde.*
4. *Planbeskrivningen har kompletterats med resonemang om pågående planering söder om Sallerupsvägen under rubriken Stadsbild och landskapsbild i kapitel 3 Konsekvenser.*
5. *I Översiktsplan för Södra Kirseberg visas en planerad ny stadshuvudgata som förbinder Sallerupsvägen med Södra Bulltoftavägen (i förlängning av Scheelegatan) och nya gång- och cykelförbindelser som förbinder Johanneslust med Ellstorp och Järnvägsverkstäderna.*
6. *Aktuell korsning är idag planlagd som gata och skulle den tas med i detaljplanen skulle den fortsatt vara planlagda som gata. Det finns därmed inget syfte med att ta med den i detaljplanen. En detaljplan ska enligt plan- och bygglagen inte omfatta mer än vad som behövs för att uppnå syftet med detaljplanen. Fastighets- och gatukontoret kommer att studera vidare behovet av fler övergångsställen.*
7. *Geotekniska förutsättningar kommer att studeras i samband med projektering av parken. Om behovet finns kan parken anläggas med en tät botten.*
8. *Synpunkten noteras. Detaljplanen anger användningsområdena och styr inte utformningen i den detaljeringsgraden. Parkens detaljerade utformning kommer studeras närmare i bygglovsskedet.*

### **Ägare till fastigheten Malakiten 6, diarienummer SBN-2019-832-67:**

Vi vill börja med att framföra att vi tycker att det generellt är positivt att bygga inom området, dock måste detta ske med hänsyn till områdets befintliga karaktärsdrag och specifika stadsmiljövärden både när det gäller kulturmiljö och stadsbild. Vi anser att helhetsbedömningen som Malmö stad har gjort för den aktuella detaljplanen inte har gjorts på ett korrekt sätt. Nedan beskriver vi de punkter som brister i bedömningen:

#### Bebyggelsen

En av bristerna med det aktuella förslaget och med samrådsförslaget till detaljplanen för Heliotropen 6 är att området den befintliga bebyggelsen inte ses i ett större sammanhang.

Planuppdraget anger att "Den tillkommande bebyggelsen ska utformas i relation till omgivningen. Planarbetet bör säkerhetsställa en god anpassning med avseende på bebyggelsens skala, karaktär och struktur." I samma underlag sammanfattas gällande översiktsplan med "Befintlig byggnad inom Heliotropen 6 är utpekad som kulturhistoriskt särskilt värdefull i översiktsplanen. Likaså är radhusbebyggelsen väster om området samt Johanneslusts villabebyggelse norr om området. I planarbetet kommer bevarande av befintlig bebyggelse inom planområdet samt anpassning till omgivande bebyggelse med avseende på struktur, skala och karaktär att studeras." Vidare "I översiktsplanen anges täthetsgraden 3-4 för området. Området ligger kollektivtrafiknära och längs en bred huvudgata och inom området bedöms det därför finnas potential för den högre täthetsgraden 3 (ex. exploateringsstal 0.6-1.1)."

Planuppdraget har som syfte att planlägga för "ca 200-250 bostäder och ca 2-5000 BTA verksamheter såsom kontor och centrumverksamhet" och anger "bebyggelse i 2-5 våningar och i 5-6 kvarter". Det anges BTA (bruttoarea i kvadratmeter), men planförslaget använder 100 kvm per bostad, så planuppdraget skulle som mest omfatta 25 000 + 5000 kvm (plus p-huset). Detaljplaneförslaget omfattar ca 38 000 kvm BTA inklusive eventuell centrumverksamhet, sammanfattat till ca 380 bostäder. Det konstateras att detta ger ett exploateringsstal på 1.4 för hela det nya kvarteret, bryter man ner det till södra och norra delen så motsvaras det av 3.2 respektive 1.7. Som referens så har omgivande villa- och radhusområden ett exploateringsstal på 0.2-0.4. Bebyggelsen är planerad i 3-6 våningar, lite beroende på hur man tolkar utformningen på de lägre radhusliknande delarna.

I planförslaget finns det flera passager där det i text anges att hänsyn och anpassning har tagits till omgivande bebyggelse: "I planförslaget tas hänsyn till befintliga kulturmiljövärden genom att skalan närmast Johanneslustgatan och Genarpsgatan anpassats...", "Det överordnande syftet med regleringarna är att anpassa den nya bebyggelsen efter omgivningarna samt att skapa förutsättningar för en god boende- och stadsmiljö.". Vidare konstateras "Ett genomförande av detaljplanen innebär en förändring av stadsbilden i området, där de nya kvarteren kommer att utgöra en storskaligare och tätare struktur med en större andel flerbostadshus än omgivande radhus- och villabebyggelse." samt att "Ut mot Genarpsgatan och Johanneslustgatan återfinns de lägre bebyggelsehöjderna och de mindre volymerna för att orkestrera övergången mellan den nya och befintliga bebyggelsen."

I vår mening är det ganska stor skillnad på texterna och den faktiska utformningen av det nya området. Det finns väldigt goda ansatser, men skalan på det planerade är för stor. Detta blir också tydligt om man ser till skillnaderna mellan vad översiktsplanen och planuppdraget anger till vad detaljplaneförslaget utmynnar i. Ser man till antal bostäder och BTA så är det med en faktor runt 1.5, sett till exploateringsstal så är det ännu högre. Skalan är delvis anpassad in mot Johanneslustgatan och Genarpsgatan, där 4 av 6 huskroppar har en lägre höjd, men sedan går det brant uppåt. I vår mening borde samtliga byggnader ut mot befintlig bebyggelse hållas i likartad stil och höjd för att skapa en mjukare övergång från trädgårdsstaden till den tätare strukturen. (1)

#### Trafik

Detaljplanen ger möjligen att bygga kollektivtrafiknära stråk, men utformningen ger istället en ökad biltrafik, vilket är emot Malmöstads trafikstrategi- att minska antal bilar i staden.

(2)

Varför har planen inte tagit hänsyn till de befintliga korsningar som finns? Korsningen Genarpsgatan /Johanneslustgatan är inte med i planen. Det finns idag del godstrafik och biltrafik tillsammans med oskyddade trafikanter, vilket gör att korsningen är osäker. Vi tror att detaljplanen kommer medföra en ökad trafik och därmed göra trafiksäkerhet bli ännu sämre på ovan nämnd korsning. **(3)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Gavlarna på de byggrätter som vänder sig mot Genarpsgatan sänks från 14 meter till 11 meter (från 4 vån till 3 vån), så att alla bebyggelse utgör 2 våningshus längs Genarpsgatan med undantag av 2 gavlar som möjliggör bebyggelse i 3 vån. För de lägre byggrätterna längs Genarpsgatan införs planbestämmelsen om sadeltak – takvinkeln får vara mellan 35 och 45 grader, för att bättre anpassa byggnadsvolymer till befintliga villor och skapa en ännu mjukare övergång.*

*I översiktsplanen anges en schablon för exploateringsgraden, och i detaljplaneskedet studeras den enskilda platsens förutsättningar. Inför planuppdraget gjordes en uppskattning av antalet bostäder som detaljplanen skulle kunna generera. Under planarbetet har strukturen studerats och utvecklats vidare. Arbetets fokus har varit att uppnå en lämplig struktur, snarare än en viss exploatering. Det finns många faktorer som avgör exploateringsstalet för ett område, t.ex. val av parkeringslösning. Dessutom har Malmö stad bostadspolitiska mål. När det förtäts och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafikenära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.*

2. *I enlighet med Malmö stads Trafik och mobilitetsplan ska andelen biltrafik minska i Malmö stad. Andelen biltrafik ska minska olika mycket beroende på geografi och vilka förutsättningar som finns. Den nya exploateringen som föreslås ligger i anslutningen till kollektivtrafik och en cykelväg längs med Sallerupsvägen kommer att byggas ut enligt planförslaget. I översiktsplanen finns det utpekade att kollektivtrafiken ska utvecklas på sikt i området. Exploateringen är därmed i linje med Malmö stads mål om färdmedel.*
3. *Aktuell korsning är idag planlagd som gata och om den skulle omfattas av pågående detaljplan skulle den fortsatt vara planlagd som gata. Det finns därmed inget syfte med att ta med den i detaljplanen. En detaljplan ska enligt plan- och bygglagen inte omfatta mer än vad som behövs för att uppnå syftet med detaljplanen. Fastighets- och gatukontoret kommer att studera vidare behovet av fler övergångsställen.*

**Ägare till fastigheter Spindeln 21 och 22, diarienummer SBN-2019-832-68:**

HELIOTROPEN 6 M.FL.

Enligt detaljplaneförslagets konsekvensbeskrivning (kapitel 3.2) medför förslaget till ny detaljplan för fastigheten *Heliotropen 6* en markant förändring av hela området. Citat: "Ett genomförande av detaljplanen innebär en förändring av stadsbilden i området, där de nya kvarteren kommer att utgöra en storskaligare och tätare struktur".

Planområdet, och dess omgivning karakteriseras idag av småskalig bebyggelse i form av villor, radhus och lägre småindustribyggnader. Den typ av högre bebyggelse på 17,5 meter som introduceras i planförslaget (5-6 våningar med indragna våningar inräknade) är idag främmande för områdets karaktär. De höga exploateringsstalen är också betydligt högre än omgivande områden.

Under planeringsförutsättningar (kapitel 5.2) i planförslaget så beskrivs omgivningen enligt citat: "Planområdet omges av karaktären 'småskalig bebyggelse' i söder och norr enligt *Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad*. "I handlingsprogrammet som syftas på så står det att vid förändring av dessa områden ska "stor hänsyn tas till den befintliga bebyggelsens karaktär, skala, färger och proportioner vid förändringar."

Heliotropen i sig är inte utpekad i varken Malmö stads översiktsplan (ÖP) eller handlingsprogram, men att förslaget kommer förändra karaktären på hela området (planområde + omgivning) är klart, vilket även uttrycks tydligt i förslaget till detaljplan. Områden runt Heliotropen finns däremot utpekade i ÖP och handlingsprogrammet, i ÖP med betydligt lägre exploateringsstal än vad som nu föreslås. **(1)**

#### KRASSEN 1

Vid sidan om förslaget till ny detaljplan för fastigheten *Heliotropen 6 m.fl.* ligger även ett parallellt förslag till detaljplan för intilliggande fastighet *Krassen 1* ute för samråd. I likhet med *Heliotropen 6* introducerar detaljplanen för *Krassen 1* huskroppar på upp till 6 våningar (med indragen våning medräknat) samt ett avsevärt högre exploateringsstal än omgivande bebyggelse.

Under konsekvensbeskrivningen för detaljplansförslaget *Krassen 1* går det att läsa följande:

"Som enskild tillbyggnad kommer förslaget inte påverka kulturmiljön negativt men om ytterligare höga hus uppförs i dess närhet kan detta få en negativ påverkan på den sammantagna kulturmiljön [våra understrykningar]". Att det nu planeras uppföras fler höga hus i dess närhet är dock klart i och med planförslaget *Heliotropen 6 m.fl.* **(2)**

Omgivande bebyggelse beskrivs på likande sätt i planförslaget till *Krassen 1* som i *Heliotropen 6*:

"Planområdet ingår i karaktären 'småskalig bebyggelse' enligt *Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad*. Enligt programmets rekommendationer ska hänsyn tas till platsens karaktär vid förändringar och komplettering."

#### SLUTSATS

Strategierna och förhållningssätten som lyfts fram i "*Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad*" för "småskalig bebyggelse" anser vi ha förbisetts i och med uppförandet av förslagen till ny detaljplan för *Heliotropen 6* och *Krassen 1*. Även om *Heliotropen 6* och *Krassen 1* är undantagna i ÖP och i handlingsprogrammet anser vi att det ligger i sakens natur att en så omfattande förändring även påverkar omgivningen. Områdets karaktär som ett småskaligt inslag i Malmö stad kommer att förändras påtagligt, vilket vi anser är negativt för hela området.

Det uttrycks i *Krassen 1* att ytterligare höga hus i området kommer ha "negativ påverkan på den sammantagna kulturmiljön". Här anser vi att detaljplanerna skulle arbetas fram tillsammans och att hänsyn till omgivande områdens karaktär skulle vara vägledande. Vi anser att inspiration borde tagits från den lägre kvartersstaden i Håkanstorps förstadsområde från tidigt 1900-tal eller det äldre radhusområdet i Johanneslust. Som planförslagen är utformade motsäger de varandra, och båda saknar stöd vid en tolkning av ÖPs intentioner för Johanneslustområdet. **(3)**

Vid digitalt samrådsmöte den 27 maj 2020 uttrycktes att parkeringen på Kirseberg 2:2 (vid Friskis och svettis) är avsedd att användas under tiden det tänkta parkeringshuset byggs. Vi boende i Brf Sommarlusten har redan nu dagligen bilar som genar genom vårt område för att ta sig till denna parkering. Detta tror vi med stor sannolikhet kommer att öka och skapa

en ännu större otrygghet i området av all trafik. Ett bättre alternativ anser vi är att använda sig av den stora outnyttjade parkeringsytan på Carl Florman 1. Som dessutom ligger i närmare anslutning till Heliotropen 6. (4)

Slutligen anser vi att, med tanke på den påtagliga förändringen av Johanneslust som föreslås i detaljplanen, att ett utökat planförfarande ska användas. I plan- och bygglagen 5 kap. 7 § första punkten ska utökat förfarande användas om planförslaget inte har stöd i ÖP, vilket vi anser planförslaget inte har. Enligt prop. 2013/14:126 s. 293 ska "planförslaget överensstämja med de intentioner som kommit till direkt uttryck i översiktsplanen i frågor om områdets användning och utformning." Enligt samma sida kan standardförfarande, i de fall ÖP inte direkt pekar ut aktuellt område, endast tillämpas om "översiktsplanens allmänna intentioner inte motverkas." Då varken *Heliotropen 6 m.fl.* eller *Krassen 1* tas upp i ÖP borde vägledning i omgivningen ha gjorts för att hitta stöd i detaljplaneringen, som förslagen till nya detaljplaner ser ut i nuläget finns inget sådant stöd. (5)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Gavlarna av byggrätter som vänder sig mot Genarpsgatan sänks från 14 meter till 11 meter (från 4 vån till 3vån), så att alla bebyggelse utgör 2 våningshus längs Genarpsgatan med undantag för 2 av gavlarna som möjliggör 3 vån. För de lägre byggrätterna längs Genarpsgatan införs planbestämmelsen om sadeltak – takvinkel får vara mellan 35 och 45 grader, för att bättre anpassa byggnadsvolymer till befintliga villor och skapa en ännu mjukare övergång.*

*I översiktsplanen anges en schablon för exploateringsgraden, och i detaljplaneskedet studeras den enskilda platsens förutsättningar. Inför planuppdraget gjordes en uppskattning av antalet bostäder som detaljplanen skulle kunna generera. Under planarbetet har strukturen studerats och utvecklats vidare. Arbetets fokus har varit att uppnå en lämplig struktur, snarare än en viss exploatering. Det finns många faktorer som avgör exploateringsstalet för ett område, t.ex. val av parkeringslösning. Dessutom har Malmö stad bostadspolitiska mål. När det förtäts och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafiknära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.*

2. *Stadsbyggnadskontorets tolkning av antikevarisk utredning är att det inte bör uppföras fler hus som överstiger 3-4 våningar på kvarter Krassen. – Synpunkter på Dp Krassen kommenteras i samrådsredogörelsen som tillhör de planhandlingarna.*
3. *Detaljplaneområdet för Heliotropen 6 m.fl. ingår i verksamhetsområden enligt Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad. Översiktsplan anger ny blandadstadsbebyggelse för aktuellt området. I andra ord uttrycker översiktsplan tydlig intention att omvandla befintligt industriområde till blandad stad. Dessutom ska enligt översiktsplanen Sallerupsvägen på sikt utvecklas till stadshuvudgata med en stadsmässig framtoning. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att båda detaljplanerna (för Heliotropen 6 och Krassen 1) är i linje med översiktsplanens intention och har anpassats till sin omgivning.*
4. *Fastigheten Carl Florman 1 är en privatägd fastighet som inte omfattas av pågående detaljplaneläggning.*
5. *Enligt stadsbyggnadskontorets bedömning är båda detaljplanerna (Heliotropen 6 och Krassen 1) i linje med översiktsplanens intention (se fråga 3). Stadsbyggnadsnämndens har informerats under planprocessen och det planeras att lyfta detaljplanen som ett informationsärende i stadsbyggnadsnämnden i samband med granskningskedet.*

## **Ägare till fastigheten Sländan 1, diarienummer SBN-2019-832-72:**

I området strax öster om Heliotropen 6 finns idag många verksamheter och lokaler som används för välbesökta aktiviteter tex. Dansstudio och träningslokaler. I samband med att Heliotropen 6 nu omvandlas till bostadsområden är vi nu många som är oroliga för att dessa verksamheter ska försvinna. Vi är måna om att stadsdelen får fortsätta innehålla en mångfald av aktiviteter och arbetsplatser. Vi är oroliga för att planerna som de ser ut nu driver på markpriser, gentrifiering och minskar möjligheten för aktiviteter. Vi hoppas att staden kan höra våra åsikter om vad stadsdelen skall innehålla och ha en mer långsiktig planering som förhoppningsvis kan göra så att våra aktiviteter kan vara kvar. Ett möjligt verktyg vore att göra ett planprogram som gör att både hyresgäster och fastighetsägare har en möjlighet för en långsiktig planering. Om inte ett planprogram tas fram är vi oroliga för att alla gamla verksamheter längs Sallerupsvägen bli bostadsområden, detta kommer att leda till en utarmning av stadsdelen som inte gynnar någon.

### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. De bostadspolitiska målen väger tyngre inom detta detaljplanområde än bevarandet av befintliga lokaler vilket i detaljplanen möjliggör att större delen av de befintliga byggnaderna kan komma att rivras och ersättas av nya byggnader. Detta innebär inte att omgivande fastigheter nödvändigtvis bedöms som lämpliga att omvandlas på liknande sätt vilket kommer att studeras i de kommande detaljplanerna.*

*Stadsbyggnadskontorets bedömning är att aktuellt område är för litet och saknar större strategiska frågor för att ett planprogram skulle vara aktuellt. Området öster om kvarteret Heliotropen är utpekat för utveckling av blandad stadsbebyggelse i översiktsplanen. När intresse finns hos fastighetsägarna i närområdet kan området komma att detaljplanläggas.*

*Detaljplanen siktar att skapa bra förutsättningar för framtida bostäder och verksamheter i området genom planbestämmelserna B och C. Detaljplanen har justerats så att byggrätterna mot Sallerupsvägen ska anpassa bottenvåningen genom planbestämmelsen  $f_4$  - rumshöjden i minst 30% av bottenvåningens BTA får inte understiga 3,5 m. Ovankant av bottenvåningens bärande bjälklag ska ansluta till markens nivå mot gata. Detta innebär att det blir enklare att omvandla bottenvåningen till verksamhetslokaler när behov uppstår.*

## **Ägare till fastigheten Malakiten 10, diarienummer SBN-2019-832-78:**

### Sammanfattning

Störst invändning mot planförslaget gäller skalförskjutningen utmed Genarpsgatan och Smedstorpsgatan, samt bristen på omsorg av gatumiljön för Genarpsgatan och Smedstorpsgatan.

Ny infart, med redovisad trafiklösning, till Smedstorpsgatans förlängning och koppling till Sallerupsvägen förvandlar Smedstorpsgatan från villagata till genomfartsgata.

Bristande förståelse för trygghet. Ett parkeringsgarage mot Sallerupsgatan och Smedstorpsgatan utan offentliga lokaler eller bostäder skapar två döda sidor längs den nya entrén till stadsdelen.

Bristande helhetsperspektiv och hänsyn för social hållbarhet. Planprogram bör upprättas för större del längs Sallerupsvägen för att göra möjligt att verksamheter som idag finns och arbetsplatser kan vara kvar.

### Plankarta



Smedstorpsgatans korsning med Genarpsgatan är idag förrädisk med en icke vinkelrät anslutning. Olycka med cyklist har redan skett här (se artikel sydsvenskan 20171009, Barn påkört på Kirseberg). Därför bör denna fyrvägskorsning begränsas så att Smedstorpsgatan inte blir sammanhållen fram till Sallerupsvägen, utan bryts i första hand norr om Baragatan. Genarpsgatan som kommer att vara tillfartsgata till norra delen av nya kvarteret bör innefattas i illustrationen och även byggas om enligt intentioner för övriga nya gator, dvs med trottoar och trädrad på norra sidan av gatan. Trafikutredning saknar viktig data bl.a. vad gäller nya destinationer som planerade skolor. Trafikutredning bör därför göras om med tillförlitlig information. Att öppna upp trafik mot Sallerupsvägen infart kan vara bra för att avlasta Johanneslustgatan. Däremot är vi som bor runt Smedstorpsgatan oroliga för att utan vidare åtgärder så kommer Smedstorpsgatan att förvandlas från en lugn villastadsgata till en genomfartsgata. Genom att svänga in från Sallerupsvägen kommer det att bli fördelaktigt så som gatugeometrin är ritad i förslaget att ta sig via Smedstorpsgatan till Johanneslustgatan. Bilisten slipper då rödljus och kommer mycket genare ned till Johanneslustgatan. Varken Smedstorpsgatan eller några av övriga villagator, Gärsnäsgränd är idag byggda för genomfartstrafik. Därför bör inte korsningen Genarpsgatan – Smedstorpsgatan vara en fyrvägskorsning. Stäng av Smedstorpsgatan mellan Baragatan och Genarpsgatan för biltrafik men tillåt cykel och gång. På så vis kan en ny avfart från Sallerupsvägen fungera utan att göra Smedstorpsgatan till genomfartsgatan. **(1)**

Anpassningen mot villa- och radhusbebyggelsen i Johanneslust saknas. Varför inte dra ner våningsantalet mot norr, så att radhusen är kvar i 2 våningar, men de vinkelställda lägenhetshusen kunde också delvis vara två-våningsradhus. Betydligt vänligare bebyggelse. Femvåningar i den nordöstra delen är helt malplacerat. Ändra 5 våningar till 3, och 4 till 2. Stadsbyggnadsidén är i illustrationen otydlig, inte kvarterstad, inte trädgårdsstad. Jämför gärna med kulturhusen runt sankt knut eller varför inte radhusområdet straks nordväst om Heliotropen 6. Tex vore det att föredra med en sammanhållen radhusbebyggelse mot Genarpsgatan som tydliggör kvarterets gräns och anpassar sig till rådande skala. De halvöppna gårdarna och flerbostadshusen utan gatuadress skapar en otydlighet mellan privat och offentligt vilket avsevärt försämrar användbarheten av privat och offentliga rum. Detta gäller både flerbostadshusen mot dagvattenmagasinet och mot den gröna gränden. **(2)**

Förtydliga planbestämmelserna avseende högsta nockhöjd och högsta byggnadshöjd. Är inte samma sak, men betecknas här på samma sätt. Vad är då skillnaden? Förtydliga också var man har sadeltak och inredd vind, och var man har takvåning utöver tillåtna våningsantalet. Kräv sadeltak utmed Genarpsvägen. (Förfärlig illustration i planbeskrivningen). Är största takvinkel 35 grader överallt? Vad innebär det? Är det hinder för sadeltak, som måste vara att föredra framför lådorna på husen? **(3)**

50% av markytan får hårdgöras. Är det inte mycket? Var ska då de små barnen leka? PARK på plankartan blir endast dagvattenmagasin. Inga gungor för barnen? Om detta skall göras så måste det illustreras noga. Grönytefaktor jämför med andra stadsdelar. Vid digitalt samråd jämförs arkitektur och idé med västra hamnen. Är det samma krav på grönytefaktor här? Tror inte det, verkar vara lägre. Jämför också gärna andelen allmän platsmark som i västra hamnen är omfattande och påkostad. **(4)**

Trygghet och socialhållbarhet. Att bygga parkeringshus med tre helt döda sidor är en risk för både den upplevda och faktiska tryggheten. Parkeringshuset ligger vid entrén till stadsdelen och Smedstorpsgatan som kommer att användas för både gång och cykel. En död sida ut mot verksamhetsområdet är olyckligt. Skall man tvunget bygga parkeringshus så bör så många sidor som möjligt kläs med verksamheter och bostäder. På Baragatan har

tidigare bilar sprängts (se artikel i sydsvenskan 2017). Vad gäller krav på social hållbarhet så försvinner med de nya byggnaderna verksamheter av social karaktär som idag finns längs Sallerupsvägen. Krav bör vara att offentliga bottenvåningar längs hela Sallerupsvägen och framförallt på hörnen mot Johanneslustgatan och Smedstorpsgatan. I handlingar nämns begreppet "blandstad" ett flertal gånger, i det begreppet bör ingå mer än olika höjd på byggnader. Risker med en plan som tillåter att alla fastigheter blir bostäder blir att allt blir bostäder vilket leder till en utarmning av staden. Inte bara försvinner i detta fall verksamheter som är för de svagaste i samhället (Malmö stads verkstäder) utan också arbetsplatser för vanliga knegare vilket är viktigt för att få lunchrestauranger och annat att vara kvar. **(5)**

Även ur ekologiskt hållbar synvinkel är rivningsplanerna problematiska. Att riva fungerande byggnader är det sämsta man kan göra ur ett hållbarhetsperspektiv. För att rivning skall godkännas bör hårda krav på återbruk ställas. I "Varvstaden" genomförs nu omfattande arbete med återbruk. Här kan staden ställa liknande krav på fastighetsägare för att genomföra planerade förändringar. **(6)**

#### Planbeskrivning

Koppla ihop det gamla och det nya med gemensamt gaturum (Genarpsgatan) som också bör få mer grönt (alla andra gator i planområdet är gröna).

Sid 4; parken blir dagvattenhantering. Ytan ej tillräcklig för lek. Dra ner på exploateringen för mer grönt! Mycket mer trafik på Smedstorpsgatan, redovisas inte. Skalan närmast Johanneslustgatan och Genarpsgatan anpassas – fel – bara ord! Våningstal och volymer talar ett annat språk.

Sid 6 Borde visa relationen mellan det nya och det befintliga så att man kan se gammal och ny bebyggelse i samma bild. Den nuvarande illustrationen kan vara tagen i vilken förort som helst. **(7)**

Sid 10 mitt på sidan återigen anpassning. Misslyckat!

Sid 11 Parken är tänkt att utformas nedsänkt kompletterat med en damm eller lågstråk för att vid regn kunna fördröja dagvatten ifrån planområdet. Alltid lite sunkigt. Ej lämpligt för lek!!!

50% får hårdgöras? Minska omgivningspåverkan vid skyfall. För hårt exploaterat.

Sid 12 högst upp. Motiv för att öppna Smedstorpsgatan till Sallerupsvägen? Att avlasta befintligt gatunät låter bra men förlängningen av Smedstorpsgatan är inte utformad för mer trafik samt att korsningen mellan Genarpsgatan och Smedstorpsgatan redan idag är farlig.

Sid 15 Smedstorpsgatan ej byggd för genomfartstrafik men det är Johanneslustvägen. Varför börja ändra på det nu? **(8)**

Sid 19 oklart med höjdbestämmelserna, nockhöjd och byggnadshöjd! Finns en fara med att dubblabestämmelser tar ut varandra och ger spelrum för högre hus och utnyttjande från entreprenör.

Sid 23 grönstruktur och park här motsäger man sig lite. Det bör visas i illustrationen att det fungerar för både lek och dagvattenhantering. Det gör det inte idag. **(9)**

Sid 27 flödesberäkningar Skulle trafikflödet inte öka på Smedstorpsgatan! Felaktig trafikstudie måste göras om.

Sid 30 Positivt; mitt på sidan, den nya Baragatan byggs ut tillfälligt för byggtrafik från början.

Sid 33 Intressant, Genarpsgatan utgör rest av tidigare järnvägssträckning till Genarp. Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad, hänsyn ska tas till platsens karaktär, hur har man gjort det? **(10)**

Sid 36 Förskola och grundskola. Det stämmer att det finns barnomsorg i närområdet men det är hårt tryck på platserna. I Malmö råder generell brist på platser på förskolor att i det läget föreslå en ny plan för 400 bostäder utan en enda förskoleplats är märkligt. **(11)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Att stänga Smedstorpsgatan mellan Genarpsgatan och Baragatan skulle innebära komplikationer för tung trafik till verksamheter öster om Smedstorpsgata. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Trafikkonsekvenser i kapitel 3 Konsekvenser med förslag för hastighetsdämpande åtgärd strax norr om korsningen Genarpsgatan/Smedstorpsgatan för att göra den mindre attraktiv för smittrafik, det finns även möjligheter att om problemet kvarstår att förbjuda för genomfartstrafik på Smedstorpsgatan.*

*Norra sida av Genarpsgatan saknar idag målpunkter för att det skulle vara aktuellt med att anlägga trottoar. Som i de flesta villa-, småbusgator räknas Genarpsgatan att få grön karaktär från grönska på kvartersmark: villaträdgårdar på norra sida och bred förgårdsmark på södra sidan. Smedstorpsgatan är tänkt att få trottoar och gatuträd längs planområdets östra sida.*

*Trafikflödena i området (som ligger till grund för Trafik- och mobilitetsutredning) bygger på en flödesmodell för hela Malmö staden som i sin tur bygger på trafikmätningar av de större flödena och uppskattningar av tillkommande trafik från området. I dagens flödesberäkning ingår även tillkommande trafik för nyligen antagna detaljplaner i närområde.*

2. *Gavlarna som vänder sig mot Genarpsgatan sänks från 4 våningar till 3 våningar. Genarpsgatan får en kombination av de befintliga villorna i 1+1 våning, nya radhus i 2+1 våning och två gavlav slerfamiljehus i 3+1 våning som enligt stadsbyggnadskontorets bedömning är bra blandning ur bostadstypologi och höjdsättnings-synpunkt. Strukturen utgör en tolkning av öppen kvartersstad som är mer öppen mot villaområdet i nordöst och gradvis stänger sig mot Sallerupsvägen i sydväst. Denna struktur skapar bra förutsättningar för etablering av hela spektrumet av utombusytor som har en bra relation mellan varandra: allmänna gator, halvt allmänna park och kvartersgator, halvprivata gårdar och privata markterrasser.*
3. *För de lägre byggrätterna längs Genarpsgatan införs planbestämmelsen om sadeltak – takvinkel får vara mellan 35 och 45 grader, för en bättre anpassning av byggnadsvolymer till befintliga villor och skapa en ännu mjukare övergång. För övriga byggrätter skapar detaljplanen flexibilitet att välja takutformning. Högsta takvinkel begränsas till 35 grader för alla byggrätter som tillåter etablering av vindsvåningarna men begränsar byggnadernas totalhöjd. Bestämmelse om högsta byggnadshöjd betecknas på plankartan med romb där höjden anges i meter. Bestämmelser om högsta nockhöjd betecknas på plankartan med en romb med en vågrät linje ovanpå där höjden anges i meter. Högsta nockhöjd regleras bara på byggrätt för parkeringshus där byggnadshöjd är mindre relevant.*
4. *Stadsbyggnadskontorets bedömning är att hårdgörningsgrad på 50% är möjlig inom aktuellt område med tanke på alla gångbanor, markterrasser, cykelparkering, grillplatser, lekplatser, miljöbus etc. som ska anläggas. Parken är tänkt att inte innehålla någon särskild lekplats eftersom det inte finns brist på allmänna lekplatser i området. Däremot kan parken komma att innehålla lek- och rekreativa värden. Kravet på grönytefaktor vid bostadsbyggande är samma även i Västra Hamnen. Nedan finns jämförelse med Västra Hamnen och andel av allmänplatsmark: Bo01- (e-tal 1,1) andel allmänplatsmark 27%*

*Flagghusen, Fullriggaren & Kappseglaren – (e-tal 1,4) andel allmänplatsmark 36%  
Heliotropen – (e-tal 1,4) andel allmänplatsmark 38%*

- 5. Enligt översiktsplanen ska Sallerupsvägen på sikt utvecklas till en stadshuvudgata med en stadsmässig framtoning. Det aktuella planområdet är inte utpekade som centrumområde i översiktsplanen i dagsläget. Stadsbyggnadskontoret har därför gjort bedömningen att det inte finns tillräckligt med stöd för att införa en tvingande bestämmelse för centrumverksamheter. Detaljplanen siktar att skapa möjligheter och bra förutsättningar för framtida utveckling. Detaljplanen har justerats så att byggrätterna mot Sallerupsvägen ska anpassa bottenvåning genom planbestämmelse f<sub>4</sub> - rumshöjden i minst 30% av bottenvåningens BTA får inte understiga 3,5 m. Ovankant av bottenvåningens bärande bjälklag ska ansluta till markens nivå mot gata. Detta innebär att det blir enklare att omvandla bottenvåningen till verksamhetslokaler när behov uppstår.*
- 6. Ur ekologiskt hållbarhetsperspektiv planerar stadsbyggnadskontoret effektivt markutnyttjande i kollektivtrafik- och servicenära lägen vilket kommer innebära mindre miljöpåverkan i ett längre tidsperspektiv.*
- 7. Planbeskrivningen har uppdaterats med bilder som visar befintliga och nya byggnadsvolymer längs Genarpsgatan.*
- 8. Vid omvandling av industriområde till huvudsakligen bostadsområde förändras vanligtvis kvarterstorlekar och ställs högre krav för sammanhängande gatunät, korta avstånd och flera alternativa vägar.*
- 9. Stadsbyggnadskontorets preliminära bedömning är att ytan för parken är tillräcklig. Parkens detaljerade gestaltning kommer studeras närmare i projekteringen av allmän plats.*
- 10. Detaljplanen respekterar den befintliga Genarpsgatan, och skapar bra förutsättningar att ha kvar gatan i historiskt läge även i framtiden genom aktivering och ökad trygghet.*
- 11. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att befintliga förskolor i område har kapacitet att täcka behovet för förskoleplatser. Förskoleförvaltningen har inte beller några invändningar mot stadsbyggnadskontorets bedömning.*

## **Boende på fastigheten Malakiten 10, diarienummer SBN-2019-832-82:**

### Sammanfattning

Störst invändning mot planförslaget gäller skalförskjutningen utmed Genarpsgatan och Smedstorpsgatan, samt bristen på omsorg av gatumiljön för Genarpsgatan och Smedstorpsgatan.

Ny infart, med redovisad trafiklösning, till Smedstorpsgatans förlängning och koppling till Sallerupsvägen förvandlar Smedstorpsgatan från villagata till genomfartsgata.

Bristande förståelse för trygghet. Ett parkeringsgarage mot Sallerupsgatan och Smedstorpsgatan utan offentliga lokaler eller bostäder skapar två döda sidor längs den nya entrén till stadsdelen.

Bristande helhetsperspektiv och hänsyn för social hållbarhet. Planprogram bör upprättas för större del längs Sallerupsvägen för att göra möjligt att verksamheter som idag finns och arbetsplatser kan vara kvar.

### Plankarta

Smedstorpsgatans korsning med Genarpsgatan är idag förrädisk med en icke vinkelrät anslutning. Olycka med cyklist har redan skett här (se artikel sydsvenskan 20171009, Barn påkört på Kirseberg). Därför bör denna fyrvägskorsning begränsas så att Smedstorpsgatan inte blir sammanhållen fram till Sallerupsvägen, utan bryts i första hand norr om Baragatan. Genarpsgatan som kommer att vara tillfartsgata till norra delen av nya kvarteret bör innefattas i illustrationen och även byggas om enligt intentioner för övriga nya gator, dvs med trottoar och trädrad på norra sidan av gatan. Trafikutredning saknar viktig data bla. vad gäller nya destinationer som planerade skolor. Trafikutredning bör därför göras om med tillförlitlig information. Att öppna upp trafik mot Sallerupsvägen infart kan vara bra för att avlasta Johanneslustgatan. Däremot är vi som bor runt Smedstorpsgatan oroliga för att utan vidare åtgärder så kommer Smedstorpsgatan att förvandlas från en lugn villastadsgata till en genomfartsgata. Genom att svänga in från Sallerupsvägen kommer det att bli fördelaktigt så som gatugeometrin är ritad i förslaget att ta sig via Smedstorpsgatan till Johanneslustgatan. Bilisten slipper då rödljus och kommer mycket genare ned till Johanneslustgatan. Varken Smedstorpsgatan eller några av övriga villagator, tex Gärsnäs-gatan är idag byggda för genomfartstrafik. Därför bör inte korsningen Genarpsgatan – Smedstorpsgatan vara en fyrvägskorsning. Stäng av Smedstorpsgatan mellan Baragatan och Genarpsgatan för biltrafik men tillåt cykel och gång. På så vis kan en ny avfart från Sallerupsvägen fungera utan att göra Smedstorpsgatan till genomfartsgatan.

Anpassningen mot villa- och radhusbebyggelsen i Johanneslust saknas. Varför inte dra ner våningsantalet mot norr, så att radhusen är kvar i 2 våningar, men de vinkelställda lägenhetshusen kunde också delvis vara två-våningsradhus. Betydligt vänligare bebyggelse. Femvåningar i den nordöstra delen är helt malplacerat. Ändra 5 våningar till 3, och 4 till 2. Stadsbyggnadsidén är i illustrationen otydlig, inte kvarterstad, inte trädgårdsstad. Jämför gärna med kulturhusen runt sankt knut eller varför inte radhusområdet straks nordväst om Heliotropen 6. Tex vore det att föredra med en sammanhållen radhusbebyggelse mot Genarpsgatan som tydliggör kvarterets gräns och anpassar sig till rådande skala. De halvöppna gårdarna och flerbostadshusen utan gatuadress skapar en otydlighet mellan privat och offentligt vilket avsevärt försämrar användbarheten av privat och offentliga rum. Detta gäller både flerbostadshusen mot dagvattenmagasinet och mot den gröna gränden. I det digitala samrådet nämns ett gavelmotiv med högre hus ut mot Genarpsgatan. Det är svårt att förstå om handläggaren menar att gavelmotivet är ett arkitektoniskt motiv? Eller är det något som man finner stöd i vad gäller kulturhistoria i Håkanstorps och Johanneslust? Finns det gavlar i radhusområdet väster om Heliotropen 6, ja, men inte något motiv med gavlar som är högre. De två högre gavlarna mot Genarpsgatan är förlagda på ett sätt så att de skuggar två offentliga platser. Det som ligger i korsningen Smedstorpsgatan/Genarpsgatan skuggar den offentliga Bouleplanen vid hangaren och Gaveln ”mitt på” Genarpsgatan skuggar den nya vattenplatsen.

Förtydliga planbestämmelserna avseende högsta nockhöjd och högsta byggnadshöjd. Det är inte samma sak, men betecknas här på samma sätt. Vad är då skillnaden? Förtydliga också var man har sadeltak och inredd vind, och var man har takvåning utöver tillåtna våningsantalet. Kräv sadeltak utmed Genarpsvägen. Är största

takvinkel 35 grader överallt? Vad innebär det? Är det hinder för sadeltak, som måste vara att föredra framför lådorna på husen? **(1)**

Sol studien verkar schablonmässigt utförd utan att ta hänsyn till höjder längs gatan. **(2)**

50% av markytan får hårdgöras. Är det inte mycket? Var ska då de små barnen leka? PARK på plankartan blir endast dagvattenmagasin. Inga gungor för barnen? Om detta skall göras så måste det illustreras noga. Grönnytefaktor jämför med andra stadsdelar. Vid digitalt

Samråd jämförs arkitektur och idé med västra hamnen. Är det samma krav på grönytefaktor här? Tror inte det, verkar vara lägre. Jämför också gärna andelen allmän platsmark som i västra hamnen är omfattande och påkostad.

Trygghet och socialhållbarhet. Att bygga parkeringshus med tre helt döda sidor är en risk för både den upplevda och faktiska tryggheten. Parkeringshuset ligger vid entrén till stadsdelen och Smedstorpsgratan som kommer att användas för både gång och cykel. En död sida ut mot verksamhetsområdet är olyckligt. Skall man tvunget bygga parkeringshus så bör så många sidor som möjligt kläs med verksamheter och bostäder. På Baragatan har tidigare bilar sprängts (se artikel i sydsvenskan 2017). Vad gäller krav på social hållbarhet så försvinner med de nya byggnaderna verksamheter av social karaktär som idag finns längs Sallerupsvägen. Krav bör vara att offentliga bottenvåningar längs hela Sallerupsvägen och framförallt på hörnen mot Johanneslustgatan och Smedstorpsgratan. I handlingar nämns begreppet ”blandstad” ett flertal gånger, i det begreppet bör ingå mer än olika höjd på byggnader. Risken med en plan som tillåter att alla fastigheter blir bostäder blir att allt blir bostäder vilket leder till en utarmning av staden. Inte bara försvinner i detta fall verksamheter som är för de svagaste i samhället (Malmö stads verkstäder) utan också arbetsplatser för vanliga knegare vilket är viktigt för att få lunchrestauranger och annat att vara kvar.

Även ur ekologiskt hållbar synvinkel väcker rivningsplanerna frågor. Att riva fungerande byggnader är det sämsta man kan göra ur ett hållbarhetsperspektiv. För att rivning skall godkännas bör hårda krav på återbruk ställas. I ”Varvstaden” genomförs nu omfattande arbete med återbruk. Här kan staden ställa liknande krav på fastighetsägare för att genomföra planerade förändringar. (3)

Illustrationer i planen är missvisande. Tex visar perspektiv vid Sallerupsgatan träd som inte är planerade i detta planförslag. Bilder vid Genarpsgratan visar ingen omkringliggande miljö utan endast det nya området. (4)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Se kommentar till yttrande från ägare till fastigheten Malakiten 10, på sida 27–29.*
2. *Solstudien tar hänsyn till byggnadshöjder och markhöjder i samrådsförslag. Solstudien har uppdaterats även med nya (lägre) byggnadshöjder längs Genarpsgratan i granskningskedet.*
3. *Se kommentar till yttrande från ägare till fastigheten Malakiten 10, på sida 27–29.*
4. *Sallerupsvägen planeras på sikt att få mer stadsmässig gestaltning, det behövs ingen detaljplanändring för detta. Planbeskrivningen har uppdaterats med bilder som visar befintliga och nya byggnadsvolymer längs Genarpsgratan.*

**Ägare till fastigheten Malakiten 9**, diarienummer SBN-2019-832-93 och SBN-2019-832-98:

Vi vill börja med att säga att vi är väldigt glada att det utvecklas något på Heliotropenområdet, och är på intet sätt negativt inställda till att det exploateras i området. Malmö stad behöver desperat fler bostäder, och förtätning är en naturlig del av den processen. Men det är av yttersta vikt att detta sker på ett förnuftigt och genomtänkt sätt, med respekt för omgivningarna och med ett hållbart och långsiktigt fokus. Och här anser vi att planförslaget brister på ett flertal punkter, där marknadskrafter och ekonomiska intressen har fått stå över gällande planer och principer.

Anpassning av skala och form till omgivningen i Johanneslust och Håkanstorp

Planuppdraget anger att "Den tillkommande bebyggelsen ska utformas i relation till omgivningen. Planarbetet bör säkerhetsställa en god anpassning med avseende på bebyggelsens skala, karaktär och struktur." I samma underlag sammanfattas gällande översiktsplan med "Befintlig byggnad inom Heliotropen 6 är utpekad som kulturhistoriskt särskilt värdefull i översiktsplanen. Likaså är radhusbebyggelsen väster om området samt Johanneslusts villabebyggelse norr om området. I planarbetet kommer bevarande av befintlig bebyggelse inom planområdet samt anpassning till omgivande bebyggelse med avseende på struktur, skala och karaktär att studeras."



I planförslaget finns det flera passager där det i text anges att hänsyn och anpassning har tagits till omgivande bebyggelse: "I planförslaget tas hänsyn till befintliga kulturmiljövärden genom att skalan närmast Johanneslustgatan och Genarpsgatan anpassats...", "Det överordnande syftet med regleringarna är att anpassa den nya bebyggelsen efter omgivningarna samt att skapa förutsättningar för en god boende- och stadsmiljö.". Vidare konstateras "Ett genomförande av detaljplanen innebär en förändring av stadsbilden i området, där de nya kvarteren kommer att utgöra en storskaligare och tätare struktur med en större andel flerbostadshus än omgivande radhus- och villabebyggelse." samt att "Ut mot Genarpsgatan och Johanneslustgatan återfinns de lägre bebyggelsehöjderna och de mindre volymerna för att orkestrera övergången mellan den nya och befintliga bebyggelsen."

Det är uppenbarligen ganska stor skillnad på texterna och den faktiska utformningen av det nya området. Det räcker inte att bara skriva att det har tagits hänsyn, är områden eller byggnader utpekade som särskilt värdefulla så åligger det planprocessen att för det första kartlägga vilka egenskaper eller karaktärer som ska bevaras. Vidare så är ett absolut minimum att sedan beskriva med text och illustrationer hur anpassningen till detta skett. Den befintliga byggnaden inom planområdet har beskrivits i detalj och det konstateras att den ska bevaras, men de lika skyddsvärda omgivande områdena har lämnats helt utan beskrivning som den kravställda anpassningen kan utvärderas mot. Det anges att hänsyn har tagits genom att skalan närmast bebyggelsen anpassats, men detta är uppenbart en mycket generös beskrivning och tolkning av den faktiska utformningen av den nya bebyggelsen. Höjdskalan på omgivande bebyggelse är maximala 4.5 meter, medans flera av de direkt angränsande byggnaderna planlagts till 14 meter. En faktor på över 3 i höjdskillnad med endast en smal lokalgata som Genarpsgatan mellan kan knappast beskrivas som anpassning! Nedan visas en utsiktsskild från den höjd som kommer att motsvara balkongen på översta våningen i det centralt placerade huset ut mot Genarpsgatan, där den smått absurda skalskillnaden blir uppenbar trots det förvrängda panoramaperspektivet.



Samtliga illustrationsbilder och tvärsnitt i plantexten undviker med förbluffande precision att visa den planerade bebyggelsen i relation till någon av den befintliga, något som borde vara en självklarhet för att med annat än text visa på den anpassning som det anges har skett.

Vidare "I översiktsplanen anges täthetsgraden 3-4 för området. Området ligger kollektivtrafikhärlä och längs en bred huvudgata och inom området bedöms det därför finnas potential för den högre täthetsgraden 3 (ex. exploateringsstal 0.6-1.1)."

Planuppdraget gav som syfte att planlägga för "ca 200-250 bostäder och ca 2-5000 BTA verksamheter såsom kontor och centrumverksamhet" och anger "bebyggelse i 2-5 våningar och i 5-6 kvarter". Det anges ingen BTA, men planförslaget använder 100 kvm per bostad, så planuppdraget skulle som mest omfatta 25 000 + 5000 kvm (ej inkluderat p-huset).

Detaljplaneförslaget omfattar istället ca 38 000 kvm BTA inklusive eventuell centrumverksamhet (som inte är tvingande), sammanfattat till ca 380 bostäder. Det konstateras att detta ger ett exploateringsstal på 1.4 för hela det nya kvarteret, bryter man ner det till södra och norra delen så motsvaras det av 3.2 respektive 1.7 i exploateringsstal. Som referens så har omgivande villa- och radhusområden ett exploateringsstal på 0.2 - 0.4. Bebyggelsen är planerad i 3 - 6 våningar, lite beroende på hur man tolkar utformningen på de lägre radhusliknande delarna (tillåtet med takvåning på även dessa).

Vid det digitala samrådsmötet gavs som svar att det i planprocessen inte tittats eller räknats så noga på hur många lägenheter eller BTA (och därmed e-tal) utformningen skulle resultera i, utan mer utgått från fastighetsägarnas önskemål. De höga resulterande e-talen, avvikelserna från översiktsplan och planuppdrag motiverades lite svepande med att det är ett city-nära läge och med möjlighet till kollektivtrafik, och att e-tal generellt är ett trubbigt verktyg. Detta resonemang förefaller konstigt på flera vis, och direkt i motsats till det syfte som avsetts med till exempel översiktsplanen och antagna planeringsstrategier. Ser man till Malmö Stads planeringsunderlag "Täthet i Malmö" från september 2018 så är det uppenbart att den föreslagna bebyggelsen vida överstiger den i till exempel Bo01-området (e-tal 1.1) och mer är i paritet med de nyare exploateringsområdena i Västra Hamnen. Att spränga in detta i mitten av ett villa-område som dessutom pekats ut som särskilt skyddsvärlt med sin kulturhistoria ter sig både smått barockt och malplacerat.



Det finns väldigt goda ansatser i utformningen, men skalan på det planerade är för stor och det blir för trångt. Det är uppenbart att de antagna riktlinjerna och sunda utformningsprinciperna har fått stå tillbaka för byggherrarnas ekonomiska önskemål om många bostäder på liten yta. Detta sker givetvis på bekostnad av både omkringboende och de som ska flytta in i det nya området, och stadens värdeskapande i stort.

Konkret så önskar vi att följande beaktas/genomförs i det vidare arbetet:

- Utföra en inventering och beskrivning av de kulturhistoriska värdena i den omkringliggande bebyggelsen, samt en detaljerad beskrivning i text och illustrationer hur dessa värden införlivas i den nya detaljplanen **(1)**
- Revidera detaljplanen så att samtliga byggnader ut mot Genarpsgatan och Johanneslustgatan ansluter till befintlig bebyggelses stil och höjd för att skapa en mjukare övergång från trädgårdsstaden till den tätare strukturen. Detta innefattar till exempel att kravställa takåsar i öst-västlig riktning med taklutning liknande de befintliga och inte de föreslagna indragna takvåningarna med platt tak. **(2)**
- Minska skalan på föreslagen bebyggelse i höjd och placering så att riktlinjerna i översiktsplanen, planuppdragets inriktning och övriga utformningsprinciper möts på ett rimligt sätt. Rent praktiskt innebär detta troligtvis en minskning med en våning eller mer. **(3)**

#### Avsaknad av en helhetsbild, tex via planprogram

I diskussionerna i området har det konstaterats att det är svårt att sätta detaljplaneförslaget i sin rätta kontext då det saknas en helhetsbild (tex via ett planprogram) som definierar vad som ska hända på sikt med närliggande områden, framförallt då längs Sallerupsvägen öster och västerut men även för andra kvarvarande industriytor.

Nedan ses en illustration över det resulterande lapptäcket av olika detaljplaner och dess ålder om planen antas i dess nuvarande utformning.



Det finns flera detaljer här som behöver utredas och belysas för att den föreslagna detaljplanen ska kunna sättas i rätt sammanhang och bedömas på ett riktigt sätt.

I planuppdraget omfattas hela Heliotropen 7 (där Ergo-huset och Akustikteknik finns idag), men i detaljplaneförslaget så lämnas halva denna fastighet utanför. Byggnaden måste rivras för att ge plats för den nya infarten och förlängningen av Smedstorpsgatan, men vad ska hända med den kvarvarande halvan som lämnas utan för den nya detaljplanen? Den föreslagna placeringen av parkeringshuset i ena hörnet av området riskerar redan att skapa en otrygg miljö, hur påverkas detta av att lämna en cirka 10x60 m stor ödetomt på andra sidan vägen?

Detaljplanen vidare österut (DP5296, förskola+p-hus) har en genomförandetid som gått ut och eventuellt förlängts, finns det tankar på att byggena ska samordnas? Hur ansluter dess utformning till den planerade?

Varför omfattas inte hela angränsande Sallerupsvägen (som är en del av samma detaljplan idag), så att det kan skapas en enhetlig gestaltning längs hela kvarteret? Till exempel visar illustrationsbilden på sid 7 korsningen Sallerupsvägen/Johanneslustgatan med en annan utformning än idag, men dessa ytor är inte med i detaljplanen och enligt det digitala samrådsmötet finns det inga planer att bygga om dessa i anslutning till denna detaljplan.

Det finns idag flera sociala funktioner med stort värde i lokalerna längs Sallerupsvägen, hur ska de tillvaratas i utvecklingen av området? I detaljplaneförslaget så ges det möjlighet till att en del av BTA utnyttjas till centrumändamål: ”Planförslaget medger ca 48 400 m<sup>2</sup> BTA, varav ca 37 750 m<sup>2</sup> BTA kan nyttjas för bostads-ändamål. Detta innebär att planförslaget medger ca 380 bostäder (à 100 m<sup>2</sup>). Motsvarande ca 13 000 m<sup>2</sup> BTA av byggrätterna för bostadsändamål kan även nyttjas för centrumändamål, och utöver detta finns byggrätter på ca 10 650 m<sup>2</sup> BTA som kan nyttjas för parkerings- eller centrumändamål.”

Planbestämmelsen har inte utformats tvingande och det är därför upp till exploitören huruvida den vill uppföra centrumbebyggelse eller ej, och byggherrar tenderar att bygga så mycket bostäder som möjligt särskilt i ett sådant här lägen i staden. Det är framförallt viktigt med centrumverksamhet i bottenvåningarna i exponerade lägen (som ut mot Sallerupsvägen) i linje med vad som står i översiktsplanen, planeringsunderlaget Täthet i Malmö och den allmänna politiska viljan i Malmö stad. På det digitala samrådet hänvisades förslaget att inte utforma åtminstone delar av centrumbebyggelsen som tvingande till att det inte fanns stöd för detta i översiktsplanen då området inte bedömdes som city-nära. Detta står i tydlig kontrast till det tidigare resonemanget med höga e-tal med motiveringen av att läget bedöms som just city-nära! Återigen framstår det som att det för allmänheten och staden i stort värdeskapande funktioner har fått stå tillbaka till byggherrarnas ekonomiska intressen.

Konkret så önskar vi att följande beaktas/genomförs i det vidare arbetet:

- Att det tas fram ett planprogram för området så att en god långsiktig utveckling kan utformas i samråd med allmänheten, där det viktiga bostadsbyggandet kan balanseras mot andra funktioner. **(4)**
- Att en relativt stor del av de föreslagna ytorna för centrumfunktioner krävställs som tvingande, i syfte att skapa en levande ny stadsdel med både sociala funktioner och hög trygghet. Detta gäller främst i bottenvåningen av parkeringshuset och längs Sallerupsvägen. **(5)**

## Trafik och parkering

Den trafik- och mobilitetsutredning som ligger till grund för detaljplaneförslaget har flera förenklingar och avgränsningar som omöjliggör att utvärdera trafikspekterna i detaljplaneförslaget. Frågan upptog en stor del av det digitala samrådsmötet, men svaren som gavs skapade mer förvirring än vad de gav klarhet. Trafikutredningen innehåller ett antal direkta felaktigheter och orimliga antaganden, vilket gör att dess slutsatser blir direkt missvisande.

Den nya in/utfarten mot Sallerupsvägen som skapas genom förlängningen av Smedstorpögatan planeras att utformas som medlöpande, det vill säga att infart endast är möjligt för trafik österifrån och utfart endast in mot centrum. Detta konstateras i resonemanget kring att belastningen på korsningen Sallerupsvägen/Johanneslustgatan endast kommer att avlastas med 50% av den tillkommande trafiken, men i stycket efter så antar man att 100% av dagens belastning på Baragatan kommer att försvinna från Genarpsgatan och utnyttja den nya infarten. Detta är en fysisk omöjlighet, och gör att de efterföljande resonemangen om belastningar på gatunätet förvanskas. Vidare så antas det att all trafik genererad av exploateringen kommer att utnyttja den nya lokalgatan (Baragatan) genom området, något som står i tvär kontrast kring dess utformning som specifikt är gjord för att minimera genomfartstrafik (endast ett körfält med två mindre mötesfickor på 150 meter). Slutligen så konstateras det att trafikflödet på lokalgatorna i området inte kommer att öka från de uppmätta till 2040 då det inte finns några ytterligare planer på tillkommande bebyggelse i området. I skrivande stund så finns det flera redan antagna detaljplaner som står i startgroparna för byggstart i direkt anslutning till planområdet, vilka kommer att generera en betydande belastning på de berörda gatorna. Sammantaget så gör dessa felaktigheter att de presenterade trafikeringseffekterna av exploateringen inte har någon förankring i verkligheten och bör omarbetas i sin helhet innan berörda kan bedöma effekten av detaljplaneförslaget.

På det digitala samrådsmötet motiverades avgränsningen av trafikstudien att inte behandla trafikflödena i området i stort med att detta inte normalt hanterades i processen. Det må vara sant i normala detaljplaneärenden, men om det som i detta fall genom skapandet av nya infartsvägar till ett område så framstår det som direkt oansvarigt att inte studera och beskriva hur det påverkar även om rået utanför detaljplanen. Det finns en mycket stor risk att Smedstorpögatan/Gärnsägatan blir en smitväg mot Kirseberg/Bulltofta för att undvika rödljuset i Sallerupsvägen/Johanneslustgatan för trafik österifrån i och med att det öppnas upp en ny infart från Sallerupsvägen.

Behovet av parkering inom hela detaljplaneförslaget avses att lösas genom P-huset i hörnet Smedstorpögatan/Sallerupsvägen. Samtidigt så anger förslaget att dessa delar är planerade att byggas sist i processen på grund av aktiva rivningskontrakt, och dessutom måste marken här saneras innan bygglov kan beviljas. Det totala parkeringsbehovet beräknas enligt förslaget till cirka 300 platser, vilket uppskattningsvis är samma som den totala kapaciteten för större delen av Håkanstorp och Johanneslust. Vid det digitala samrådet meddelades det att denna diskrepans hanteras senare i samband med beviljandet av bygglov, och att det finns avsikter att utnyttja Lifras befintliga parkering vid Friskis&Svettis. Med tanke på det fysiska avståndet, tillgängliga parkeringar och kostnaden så förefaller det som naivt att inte förutse den problematik som detta kommer innebära på de omkringliggande områdena, och en utredning med avhjälpande åtgärder borde vara en självklarhet.

Konkret så önskar vi att följande beaktas/genomförs i det vidare arbetet:

- Att trafikutredningen görs om i sin helhet så att det blir möjligt att bedöma effekterna av exploateringen på riktiga grunder
- Att det utförs en studie på trafikeringen i området som helhet med avseende på den förändring som den nya korsningen innebär
- Att det genomförs en studie av parkeringsfrågan med avhjälpande åtgärder innan de uppstår **(6)**

Avslutningsvis så vill vi återigen understryka att vi är positiva till utvecklingen av området, och ser verkligen fram mot att ha ett livligt och berikande nytt bostadsområde som grannar. Men det är viktigt att utformningen sker i balans med olika intressen och att alla aspekter vägs mot varandra i en öppen process.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Planbeskrivningen har uppdaterats med bilder som visar befintliga och nya byggnadsvolymer längs Genarpsgatan.*
2. *Gavlarna på de byggrätter som vänder sig mot Genarpsgatan sänks från 14 meter till 11 meter (från 4 vån till 3 vån), så att alla bebyggelse utgör 2 våningshus längs Genarpsgatan med undantag av 2 gavlar som möjliggör bebyggelse i 3 vån. För de lägre byggrätterna längs Genarpsgatan införs planbestämmelsen om sadeltak – takvinkeln får vara mellan 35 och 45 grader, för att bättre anpassa byggnadsvolymer till befintliga villor och skapa en ännu mjukare övergång.*
3. *I översiktsplanen anges en schablon för exploateringsgraden, och i detaljplaneskedet studeras den enskilda platsens förutsättningar. Inför planuppdraget gjordes en uppskattning av antalet bostäder som detaljplanen skulle kunna generera. Under planarbetet har strukturen studerats och utvecklats vidare. Arbetets fokus har varit att uppnå en lämplig struktur, snarare än en viss exploatering. Det finns många faktorer som avgör exploateringsstalet för ett område, t.ex. val av parkeringslösning. Dessutom har Malmö stad bostadspolitiska mål. När det förtäts och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafiknära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.*
4. *De bostadspolitiska målen väger tyngre inom detta detaljplanområde än bevarandet av befintliga lokaler vilket i detaljplanen möjliggör att större delen av de befintliga byggnaderna kan komma att rivas och ersättas av nya byggnader. Detta innebär inte att omgivande fastigheter är lämpliga att omvandlas på liknande sätt vilket kommer att studeras i de kommande detaljplanerna. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att aktuellt område är för litet och saknar större strategiska frågor för att ett planprogram skulle vara aktuellt. Om en detaljplan stämmer med översiktsplanen görs vanligtvis inget planprogram. Området öster om kvarteret Heliotropen är utpekad för utveckling av blandad stadsbebyggelse i översiktsplanen. När intresse finns hos fastighetsägarna i närområdet kan området komma att detaljplanläggas. Strukturen som föreslås i detaljplanen har tagit hänsyn till en vidare utveckling, bland annat genom placering av parkeringshuset och den nya anslutningen till Sallerupsvägen. Detaljplanen skapar också bra förutsättningar för framtidens bostäder och verksamheter i område genom planbestämmelser B och C.*
5. *Det aktuella området är inte utpekad som centrumområde i översiktsplanen i dagsläget. Stadsbyggnadskontoret har därför gjort bedömning att det inte finns tillräckligt med stöd för att införa en tvingande bestämmelse för centrumverksamheter. Detaljplanen reglerar möjligheterna till att skapa bra förutsättningar för en framtida utveckling av byggnaderna. Detaljplanen har justerats så att byggrätterna mot Sallerupsvägen ska anpassa bottenvåningen genom*

planbestämmelsen  $f_4$  - rumshöjden i minst 30% av bottenvåningens BTA får inte understiga 3,5 m. Ovankant av bottenvåningens bärande bjälklag ska ansluta till markens nivå mot gata. Detta innebär att det blir enklare att omvandla bottenvåningen till verksamhetslokaler när behov uppstår.

6. Trafikflödena i området (som ligger till grund för Trafik- och mobilitetsutredning) bygger på en flödesmodell för hela Malmö staden som i sin tur bygger på trafikmätningar av de större flödena och uppskattningar av tillkommande trafik från området. I dagens flödesberäkning ingår även tillkommande trafik för nyligen antagna detaljplaner i närområde.

Trafikutredning har reviderats med ändrad fördelningen av trafiken på Baragatan till att 10% kommer fortsätta att trafikera Genarpsgatan för att sedan vidare ut på Johanneslustgatan och Sallerupsvägen. Genom att skapa en ny in- och utfart till Sallerupsvägen kommer Genarpsgatan att avlastas från trafik som ska vidare till Smedtorpsgatan och villorna längre ner på gatan. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Trafikkonsekvenser i kapitel 3 Konsekvenser med förslag för hastighetsdämpande åtgärd strax norr om korsningen Genarpsgatan/Smedtorpsgatan för att göra den mindre attraktiv för smittrafik, det finns även möjligheter att om problemet kvarstår att förbjuda för genomfartstrafik på Smedtorpsgatan.

Resonemang i Trafik- och mobilitetsutredningen för Heliotropen kring att ny exploatering inte kommer att påverka flödena i området har uppdaterats med en beskrivning av hur flödena kommer att påverkas. Antalet fordon kommer inte att förändras nämnvärt genom omfördelning av trafik av den tillkommande exploateringen i området sedan en ny anslutning till Sallerupsvägen kommer att ändra färdvägar och andelen biltrafik enligt Malmös stads mål om färdmedel kommer att minska. När en trafikutredning tas fram i arbetet med en detaljplan utgår framtida flöden utifrån prognoser och stadens mål om färdmedel. När det är mindre flöden som på Genarpsvägen och Smedtorpsgatan är det svårare att göra beräkningar då det handlar om så pass få fordon som kommer att öka eller minska görs en förenkling i beräkningarna. Johanneslustvägen kommer fortsatt vara det attraktiva alternativet för att vidare in i området om man inte ska till industriområdet eller villorna längs med Smedtorpsgatan.

P-husets placering är vald nära Sallerupsvägen för att förkorta körvägen och minska biltrafik i bostadsområdet. Avsikten med föreslagna placering är också att minska påverkan för befintliga småbusområden. Detaljplanering styr inte frågor angående parkeringsavgifter. Däremot är staden uppmärksam på problematiken och zonererna för avgiftsbelagd gatuparkering/ boendeparkering har succesivt börjat utökas utanför innerstaden som en lösning på detta. Det finns i dagsläget inga planer på att införa avgiftsbelagd gatuparkering/ boendeparkering i Johanneslust/ Håkanstorp, men möjligheten finns i framtiden om det bedöms motiverat.

### **Ägare till fastigheten Myran 1, diarienummer SBN-2019-832-94:**

Först vill vi nämna att vi ser fram emot att det byggs på tomten mitt emot oss. Vi har följt utvecklingen med stort intresse sedan vi flyttade till området och ser flera positiva delar i det förslag som har lagts fram.

Vi har dock några synpunkter och frågor som vi skulle vilja lyfta:

#### Korsningen

Vi bor vid korsningen Johanneslustgatan/Singelgatan och ser dagligen olika problem med den redan nu. T.ex oklart vem som har företräde men även tung trafik som kör i fel färdriktning. Korsningen korsas även av många barn, fotgängare och cyklister där det för

många är otydligt vilka regler som gäller. Vi anser att förslag på åtgärder borde vara med i planen.

### Trafik

Även längs Genarpsgatan går mycket cykeltrafik idag. Varför är inte den gatan med i förslaget? Varför föreslås inte separat cykelväg längs Genarpsgatan? **(1)**

Johanneslustgatan är i nuläget enda förbindelselänken ml Sallerupsvägen och Kirseberg och är tidvis mycket tungt trafikerad med köbildning. Då den också är bitvis är skolväg ställer detta höga krav på trafiksäkerhet och tydlighet. Vilka planer finns det att avlasta Johanneslustgatan i framtiden? Dvs utöver Smedstorgsgatan? Här efterlyser vi ett gemensamt planprogram för hela Kirseberg gällande trafik, kollektivtrafik, buller, värdefulla miljöer, barnomsorg osv då flera planerade detaljplaner gemensamt kommer påverka flödet av fordon och människor längs med Johanneslustgatan, Genarpsgatan och Smedstorgsgatan. **(2)**

### Parkering

Vilka planer finns för parkeringshuset? Kommer det att kosta att parkera där? Hur ska bilägare motiveras/uppmuntras till att parkera i ett parkeringshus som ligger i utkanten av bostadsområdet när det är gratis att parkera på idag befintliga gator? Vi känner en oro för en ökad trafikmängd i området. **(3)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Detaljerad gestaltning av gatumiljö är inte detaljplanens fråga. Aktuella ytor är idag planlagda som gata och skulle de tas med i detaljplanen skulle de fortsatt vara planlagda som gata. Det finns därmed inget syfte med att ta med dem i detaljplanen. En detaljplan ska enligt plan- och bygglagen inte omfatta mer än vad som behövs för att uppnå syftet med detaljplanen. Fastighets- och gatukontoret kommer att studera vidare behovet av fler övergångsställen.*
- 2. Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn (Kommunfullmäktige förväntas anta fördjupningen av översiktsplanen i november 2020). Översiktsplanen tar ett helhetsgrepp om Östervärns station och Södra Kirseberg och omfattar även delar av Johanneslust men trafikens effekter sträcker sig långt utanför plangränserna. I Översiktsplan för Södra Kirseberg visas en planerad ny stadshuvudgata som förbinder Sallerupsvägen med Södra Bulltoftavägen (i förlängning av Scheelegatan) och nya gång- och cykelförbindelser som förbinder Johanneslust med Ellstorp och Järnvägsverkstäderna.  
  
Trafikflödena i området (som ligger till grund för Trafik- och mobilitetsutredning) bygger på en flödesmodell för hela Malmö staden som i sin tur bygger på trafikmätningar av de större flödena och uppskattningar av tillkommande trafik från området. I dagens flödesberäkning ingår även tillkommande trafik för nyligen antagna detaljplaner i närområdet.*
- 3. P-husets placering är vald nära Sallerupsvägen för att förkorta körvägen och minska biltrafik i bostadsområdet. Avsikten med föreslagen placering är också att minska påverkan för befintliga småbussområden. Detaljplanering styr inte frågor angående parkeringsavgifter. Däremot är staden uppmärksam på problematiken och zonererna för avgiftsbelagd gatuparkering/ boendeparkering har succesivt börjat utökas utanför innerstaden som en lösning på detta. Det finns i dagsläget inga planer på att införa avgiftsbelagd gatuparkering/ boendeparkering i Johanneslust/ Håkanstorp, men möjligheten finns i framtiden om det bedöms motiverat.*

## Övriga, ej sakägare

### Boende på Sländgatan 3, diarienummer SBN-2019-832-54:

Jag tycker att helheten i detaljplanen till största del är väl avvägt och att det är trevligt att det ska byggas på den stora tomten. Dock anser jag att vissa delar borde omarbetas till granskningen.

#### Centrumverksamheter

I detaljplanen föreslås centrumverksamheter främst mot Sallerupsvägen. Planbestämmelsen har inte utformats tvingande och det är därför upp till exploatören huruvida den vill uppföra centrumbebyggelse eller ej. Detta borde utformas som en tvingande planbestämmelse då byggherrar tenderar att bygga så mycket bostäder som möjligt särskilt i ett sådant här lägen i staden. Eftersom det ska byggas 37 750 kvm BTA bostäder, som är relativt mycket i jämförelse med områdets täthet i övrigt, tycker jag att Malmö stad borde ställa högre krav på byggherrarna att det måste finnas centrumbebyggelse också. Det är viktigt för att få in mer blandade funktioner som bidrar till mer hållbara stadsdelar och som ökar tryggheten och variationen. På andra sidan Sallerupsvägen där det idag finns en verksamhet, Accus, har det en gång i tiden funnits post och matvarubutik. Det hade varit trevligt om man skulle kunna få tillbaka karaktären av ett mer offentligt rum med verksamheter i hörnen av korsningen. Likaså behöver centrumbebyggelse vara en tvingande planbestämmelse i bottenvåning på P-Huset. Centrumverksamhet i bottenvåningarna i exponerade lägen är i linje med vad som står i översiktsplanen och den allmänna politiska viljan i Malmö stad (synpunkt från möte med politiker i SBN). **(1)**

#### P-Hus (mobilitetshus)

Utformningen av P-huset är inte reglerat i detaljplan. I illustrationerna ser det dock inte så trevligt ut. Illustrationerna säger dock ingenting om det slutgiltiga resultatet men kan ju vara ett medskick till bygglov att det borde läggas omsorg vid P-husets utformning samt att det bör finnas fler funktioner i ett s.k. mobilitetshus än bara parkering, det kan t.ex. finnas utrymme för delningstjänster. **(2)**

#### Bebyggelsens höjder

Att bebyggelsen varierar i höjder tycker jag är positivt i området. Det ger en brokig karaktär och förutsättningar för olika former av boenden. Det är bra att man visat respekt och anpassat höjderna till 2 våningar mot befintlig villabebyggelse och radhusbebyggelse. Dock anser jag att 5 våningar plus en indragen våning eller våning i sadeltak är något högt. Johanneslust utgörs av småhusbebyggelse och radhusbebyggelse och har en trevlig skala som den nya bebyggelsen behöver anpassa sig till. Enligt den gällande översiktsplanen för Malmö så är riktlinjen för området att bebyggelsestätheten ska vara täthetsgrad 3-4 vilket kan jämföras med exempelvis Bo01. Tätheten i BO01 är enligt *Täthet i Malmö, planeringunderlag från 2018* 107 bostäder/hektar och för det aktuella området är tätheten 122 bostäder/hektar. 4 våningar som högst tycker jag därför är en mer lämplig skala. Genom att sänka bebyggelsen 1 våning för de högsta bebyggelsevolymerna får området en hög täthet enligt översiktsplanen samtidigt som man visat hänsyn till Johanneslust skala och småskaliga karaktär. **(3)**

Det bör även redovisas flera olika vyer från villaträdgårdarna från Genarpsgatan och från radhusbebyggelsen från Johanneslustgatan för att få en känsla av vad bebyggelsen innebär för området. **(4)**

#### Allmän plats

Det föreslås en gata mellan Genarpsgatan och Sallerupsvägen som föreslås ligga inom kvarteretsmark. Området föreslås vara punktprickat i planen. Det är tydligt utifrån kvarteretsstrukturen och kopplingen mellan Genarpsgatan och Sallerupsvägen att detta utgör ett gaturum med entréer till bostäderna. Varför då inte planlägga det som allmän plats? Gatan har karaktären av en allmän gata men är i själva verket privat. Enskilda gator bör endast användas till mindre gatusträckor som inte utgör en betydande koppling mellan två allmänna gator. Det är viktigt att det finns en finmaskighet i staden och att gator utgör allmänna platser. Om området utgörs av kvarteretsmark behöver inte fastighetsägare hålla området öppet, vilken då kan stänga av för allmänheten att röra sig där. Gatornas sträckning och placering är även något som tenderar att följa med i den framtida planeringen av staden. Gatunätet i staden bidrar till hur människor kan röra sig och även kunna välja hur man kan röra sig. En finmaskighet av gatunätet bidrar till att man lättare kan röra sig som gång- och cykeltrafikanter vilka är trafikanter som är känsliga för omvägar.

(5)

#### Helhet

Det som brister i detaljplanen är att den inte innefattar fastigheterna sydöst om området fram till gång- och cykelunderfaren under Sallerupsvägen. För att få en bättre helhet för bebyggelsen och kopplingen till det gamla flygfältet hade det varit bättre att ta ett större grepp, kanske genom ett planprogram. Det området behöver även ingå för att analysera stadsmiljön i ett större perspektiv och där gång- och cykelunderfarten och mötet med bebyggelsen behöver ses över. Området är mörkt kvällstid och vintertid och då särskilt vid gång- och cykelunderfarten. Detta kommer även utgöra en av skolvägarna till och från den nya Mölletoftaskolan för barn som bor söder om Sallerupsvägen. Att se över även det området och kanske göra komplement med ny bebyggelse i mix av det gamla med fler entréer mot allmän plats och särskilt mot gång- och cykelunderfarten och mot det gamla flygfältet skulle vara välgörande för platsen och för människorna som rör sig mellan målpunkter. (6)

#### Processen

Det är tråkigt att man inte kunna/velat ordna samrådsmöte pga. rådande omständigheter med virus spridning. Även om tjänstepersoner är tillgängliga per telefon blir det inte samma sak där tjänstepersoner och politiker kan möta allmänheten samlat och gemensamt och höra synpunkter och frågor från berörda. Kanske man hade kunnat ordna detta digitalt på något sätt. (7)

#### Lekplats

Ett medskick till gatukontoret: Med den utveckling av området med fler bostäder som planförslaget medför är det önskvärt att det finns fler lekplatser i området. Kanke inom den föreslagna parken eller med en ny större lekplats vid flygfältet. En ny större temalekplats hade varit trevligt i denna delen av Malmö och gärna med möjlighet till mycket klättring för barnen. (8)

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Det aktuella området är inte utpekad som centrumområde i översiktsplanen i dagsläget. Stadsbyggnadskontoret har därför gjort bedömning att det inte finns tillräckligt med stöd för att införa en tvingande bestämmelse för centrumverksamheter. Detaljplanen reglerar möjligheterna till att skapa bra förutsättningar för en framtida utveckling av byggnaderna. Detaljplanen har justerats så att byggrätterna mot Sallerupsvägen ska anpassa bottenvåningen genom planbestämmelsen f<sub>4</sub> - rumshöjden i minst 30% av bottenvåningens BTA får inte understiga 3,5*



- m. Ovankant av bottenvåningens bärande bjälklag ska ansluta till markens nivå mot gata. Detta innebär att det blir enklare att omvandla bottenvåningen till verksamhetslokaler när behov uppstår.*
- 2. Planbeskrivningen har kompletterats med viktiga kvaliteter vid parkeringshusets utformning under rubriken Utformning i kapitel 2 Planförslag.*
  - 3. I översiktsplanen anges en schablon för exploateringsgraden, och i detaljplaneskedet studeras den enskilda platsens förutsättningar. Inför planuppdraget gjordes en uppskattning av antalet bostäder som detaljplanen skulle kunna generera. Under planarbetet har strukturen studerats och utvecklats vidare. Arbetets fokus har varit att uppnå en lämplig struktur, snarare än en viss exploatering. Det finns många faktorer som avgör exploateringsstalet för ett område, t.ex. val av parkeringslösning. Dessutom har Malmö stad bostadspolitiska mål. När det förtäts och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafikenära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.*
  - 4. Planbeskrivningen har uppdaterats med bilder som visar befintliga och nya byggnadsvolymer längs Genarpsgatan.*
  - 5. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att sträckan inte utgör en betydande koppling i stadsstruktur.*
  - 6. Området öster om kvarteret Heliotropen är utpekad för utveckling av blandad stadsbebyggelse i översiktsplanen. När intresse finns hos fastighetsägarna i närområdet kan området komma att detaljplaneläggas.*
  - 7. Stadsbyggnadskontoret har ordnat separat digitalt möte för de som visat intresse för sådant under samrådtiden t.ex. Håkanstorp-Johanneslust Egnahemsförening.*
  - 8. Synpunkten förmedlas vidare till fastighets- och gatukontoret.*

### **Boende på Sjöbogatan 13, diarienummer SBN-2019-832-71:**

Jag har gått igenom detaljplan och underlag ni publicerat gällande detta bygge och det är tydligt för mig att de som tagit fram detta inte har satt sig in i området och hur strukturen där faktiskt fungerar. Att göra en infart via Smedtorpsgatan hade gjort Johanneslust till en genomfart ännu mer än vad det är idag. Tanken är väl att de som bor där idag och de som ska flytta in i området fortfarande ska se det som en trevlig och bra plats att bo på med barn. Att 2020 planera för mer genomfarter i ett bostadsområde känns inte genomtänkt. Låt stadsdelen istället få bli en stadsdel där bilen inte kommer först, det är så nära till kommunikation ändå så detta borde uppmuntras. Se detta som en möjlighet att faktiskt tänka till och få människor att inte köra bilen när de redan är stan.

Smedtorpsgatan är även ganska smal och det skulle ställa till det mycket för de som bor där. Barn går till förskolor och skolor på den vägen och det enda det hade bidragit till är att göra det otryckt och det är heller inte nödvändigt för billogistiken egentligen. **(1)**

När det gäller bebyggelsen som ska ske är det även där tydligt att personerna som utformat detta inte spenderat tid i området. Att tänka att man skall bygga något över 3 våningar i detta område verkar inte genomtänkt. Detta hade förstört känslan i området och förstört känslan i stadsdelen. Jag har full förståelse för att man vill ha in mycket folk men det måste göras i samspel med existerande bebyggelse och med tanke på att det fortsatt ska vara ett attraktivt område för de som redan bor där. **(2)**

Jag hoppas att ni tar er tid att läsa mina och andras synpunkter och tänker på höjden av bebyggelsen och beslutar er för att inte göra en genomfart via Smedtorpsgatan.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Vid omvandling av industriområde till huvudsakligen bostadsområde förändras vanligtvis kvarterstorlekar och ställs högre krav för sammanhängande gatunät, korta avstånd och flera alternativa vägar. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Trafikkonsekvenser i kapitel 3 Konsekvenser med förslag för hastighetsdämpande åtgärd strax norr om korsningen Genarpsgatan/Smedtorpsgatan för att göra den mindre attraktiv för smittrafik, det finns även möjligheter att om problemet kvarstår att förbjuda för genomfartstrafik på Smedtorpsgatan.*
- 2. Malmö stad har bostadspolitiska mål. När det förtätas och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafiknära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.*

*Garlarna på de byggrätter som vänder sig mot Genarpsgatan sänks från 14 meter till 11 meter (från 4 vån till 3 vån), så att alla bebyggelse utgör 2 våningshus längs Genarpsgatan med undantag av 2 gavlar som möjliggör bebyggelse i 3 vån. För de lägre byggrätterna längs Genarpsgatan införs planbestämmelsen om sadeltak – takvinkeln får vara mellan 35 och 45 grader, för att bättre anpassa byggnadsvolymer till befintliga villor och skapa en ännu mjukare övergång.*

### **Boende på Håkanstorpsvägen 18, diarienummer SBN-2019-832-73:**

1. I området strax öster om Heliotropen 6 finns idag många verksamheter och lokaler som används för välbesökta aktiviteter tex. Dansstudio och träningslokaler. I samband med att Heliotropen 6 nu omvandlas till bostadsområden är vi nu många som är oroliga för att dessa verksamheter ska försvinna. Vi är måna om att stadsdelen får fortsätta innehålla en mångfald av aktiviteter och arbetsplatser. Vi är oroliga för att planerna som de ser ut nu

driver på markpriser, gentrifiering och minskar möjligheten för aktiviteter. Vi hoppas att staden kan höra våra åsikter om vad stadsdelen skall innehålla och ha en mer långsiktig planering som förhoppningsvis kan göra så att våra aktiviteter kan vara kvar. Ett möjligt verktyg vore att göra ett planprogram som gör att både hyresgäster och fastighetsägare har en möjlighet för en långsiktig planering. Om inte ett planprogram tas fram är vi oroliga för att lokalerna där alla nuvarande verksamheter längs Sallerupsvägen omvandlas till, eller rivs för att bygga, bostäder, detta kommer att leda till en utarmning av stadsdelen som inte gynnar någon. Alternativt, att nya, motsvarande lokaler får högre hyror än dagens, vilket gör det svårt för tex idrottsföreningar att kunna verka i området. **(1)**

2. Därtill bör Vänsterpartiets reservation om husens höjd tas i beaktande. Flerbostadshusen på Sallerupsvägen som idag vätter mot Heliotropen 6 är lägre än den föreslagna maxhöjden för de nya husen (5 vån). Nya flerbostadshus bör efterlikna de redan existerande så att det nya området går i linje med bostadsområdets nuvarande karaktär. Det vore klart passande att bygga hyresrättsradhus, i likhet med MKBs närliggande områden, då dagens bostadspriser gör den sortens boende ekonomiskt onåbara för den arbetarklass vars föräldrar kunde köpa hus trots arbetarlöner. **(2)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Se svar på sida 23–24.*
2. *Detaljplanen skapar bra förutsättningar bl.a. för att bygga hyresrättsradhus längs Genarpsgatan. Dessutom har Malmö stad bostadspolitiska mål. När det förtätas och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafikenära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.*

**Boende på Sländgatan 11**, diarienummer SBN-2019-832-74:

Ta inte bort våra välbesökta aktiviteter för alla åldrar

I området strax öster om Heliotropen 6 finns idag många verksamheter och lokaler som används för välbesökta aktiviteter tex. Urban Dansstudio, Föreningen RePlay, Chae, Taekwondo och flertalet träningslokaler. I samband med att Heliotropen 6 nu omvandlas till bostadsområden är vi nu många som är oroliga för att dessa verksamheter ska försvinna. Vi är måna om att stadsdelen får fortsätta innehålla en mångfald av aktiviteter och arbetsplatser. Vi är oroliga för att planerna som de ser ut nu driver på markpriser, gentrifiering och minskar möjligheten för aktiviteter. Vi hoppas att staden kan höra våra åsikter om vad stadsdelen skall innehålla och ha en mer långsiktig planering som förhoppningsvis kan göra så att våra aktiviteter kan vara kvar. Ett möjligt verktyg vore att göra ett planprogram som gör att både hyresgäster och fastighetsägare har en möjlighet för en långsiktig planering. Om inte ett planprogram tas fram är vi oroliga för att alla gamla verksamheter längs Sallerupsvägen bli bostadsområden, detta kommer att leda till en utarmning av stadsdelen som inte gynnar någon. **(1)**

Då det redan finns verksamheter längs Sallerupsvägen som tillför området aktivitet och rörelse så bör centrumverksamhet i bottenplan mot Sallerupsvägen vara tvingande? Då Sallerupsvägen ska utvecklas till en stadshuvudgata och en mer stadsmässig karaktär avses ge bebyggelsen mot Sallerupsvägen så borde även dess innehållet avses vara centrumverksamhet? Den zonindelning som karaktäriserar innerstad/centrum och periferi bör ju även följa stadshuvudgata-stråken? (Gäller då även Dp 5682).

P-huset Centrumverksamhet och stadshuvudgatan bör givetvis gälla även för det planerade p-huset. Viktigt att detta inte blir ett otryggt hörn kvällstid utan blir ett attraktivt tillskott till kvarterbildningen. Är p-husets placering optimal utifrån människors benägenhet att parkera så nära sin bostad som möjligt? **(2)**

#### Planprogram

Efterlyser ett gemensamt planprogram för hela Kirseberg gällande trafik, kollektivtrafik, buller, värdefulla miljöer, barnomsorg osv då flera planerade detaljplaner gemensamt kommer påverka flödet av fordon och människor längs med Johanneslustgatan, Genarpsgatan och Smedstorpsgatan. Utbyggnaden kring Östervärns station (Dp 5564), utbyggnaden av Mölledalskolan för F-9 verksamhet (Dp 5142), förtätningen gentemot flygfältsparken (Dp 4879), verksamheterna kopplade till den muslimska föreningen (förskola och församlingsverksamhet Dp5296), Friskis och Svettis området/ Boklok (Dp 4958) samt övriga bostäder och verksamheter kommer alla påverka flödet av människor både inom och till och från Kirseberg. **(3)**

#### Trafiksäkerhet

Johanneslustgatan är i nuläget enda förbindelselänken ml Sallerupsvägen och Kirseberg och är tidvis mycket tungt trafikerad med köbildning. Då den också är bitvis är skolväg ställer detta höga krav på trafiksäkerhet och tydlighet. Vilka planer finns det att avlasta Johanneslustgatan i framtiden? Dvs utöver Smedstorpsgatan? **(4)**

Korsningen Johanneslustgatan/Genarpsgatan ingår inte i DP 5664 men borde helt klart det. Denna korsning har dagliga "nära olyckor" pga kombinationen tung trafik och allmän okunskap om "höger-regeln". På "radhussidan" finns ett övergångsställe som ger tydlighet i trafiken men hur är det tänkt att lösas på Heliotropen sidan? Med utveckling av Heliotropen så kommer trafikflödet öka ytterligare, troligen även med ytterligare oskyddade trafikanter (barn). **(5)**

#### Markförorening, dagvatten och skyfallsplan

Boende i villorna som faller under PL 291 dvs norr om Heliotropen har blivit informerade att deras brunnar fortfarande är förorenade sedan översvämningen 2014. Hur ser planeringen ut vad gäller att undvika att framtida beblandning sker mellan dagvatten och VA-system? Hur ser planen ut för att möta behovet att utveckla vattenfördröjningsåtgärder (utöver punkten nedan som inte kommer att räcka till)?

#### Uteaktivitet för äldre barn

Den allmänna parken ska vara för fördröjning av dagvatten och lek, även om det inte blir en regelrätt lekplats. Finns det möjlighet att fundera på utformning av rekreativsmöjligheter för även äldre barn här?

Fler åtgärder bör genomföras för att hindra att ökad förhårdning (asfaltering, stenläggning) leder till översvämningar vid de häftiga regn som är en realitet idag. Hur ser ni på möjligheterna att anlägga dammar och svackdiken? Vilka typer av träd ska planteras för att vidare säkra omhändertagandet av lokalt dagvatten? **(6)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Se svar på sida 23–24.*
2. *Enligt översiktsplanen ska Sallerupsvägen på sikt utvecklas till en stadshuvudgata med en stadsmässig framtoning. Det aktuella området är dock inte utpekade som centrumområde i översiktsplanen i dagsläget. Stadsbyggnadskontoret har därför gjort bedömning att det inte finns*

*tillräckligt med stöd för att införa en tvingande bestämmelse för centrumverksamheter. Detaljplanen reglerar möjligheterna till att skapa bra förutsättningar för en framtida utveckling av byggnaderna. Detaljplanen har justerats så att byggrätterna mot Sallerupsvägen ska anpassa bottenvåningen genom planbestämmelsen  $f_4$  - rumshöjden i minst 30% av bottenvåningens BTA får inte understiga 3,5 m. Ovankant av bottenvåningens bärande bjälklag ska ansluta till markens nivå mot gata. Detta innebär att det blir enklare att omvandla bottenvåningen till verksamhetslokaler när behov uppstår.*

3. *Stadsbyggnadskontoret har upprättat ett förslag till Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn (Kommunfullmäktige förväntas anta fördjupningen av översiktsplanen i november 2020). Översiktsplanen tar ett helhetsgrepp om Östervärns station och Södra Kirseberg och omfattar även delar av Johanneslust men trafikens effekter sträcker sig långt utanför plangränserna.*

*Trafikflödena i området (som ligger till grund för Trafik- och mobilitetsutredning) bygger på en flödesmodell för hela Malmö staden som i sin tur bygger på trafikmätningar av de större flödena och uppskattningar av tillkommande trafik från området. I dagens flödesberäkning ingår även tillkommande trafik för nyligen antagna detaljplaner i närområde.*

4. *I Översiktsplan för Södra Kirseberg visas en planerad ny stadshuvudgata som förbinder Sallerupsvägen med Södra Bulltoftavägen (i förlängning av Scheelegatan) och nya gång- och cykelförbindelser som förbinder Johanneslust med Ellstorp och Järnvägsverkstäderna.*
5. *Aktuell korsning är idag planlagd som gata och skulle den tas med i detaljplanen skulle den fortsatt vara planlagda som gata. Det finns därmed inget syfte med att ta med den i detaljplanen. En detaljplan ska enligt plan- och bygglagen inte omfatta mer än vad som behövs för att uppnå syftet med detaljplanen. Fastighets- och gatukontoret kommer att studera vidare behovet av fler övergångsställen.*
6. *I planarbete togs Skyfallsutredning fram (Tyréns, 2020 06 03) som visar att med planerade åtgärder kommer planens genomförande inte påverka skyfallssituationen i området negativt. Med andra ord kommer allt regnvatten som genereras på planområdet vid skyfall tas hand om inom på planområdet. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Dagvatten och skyfallsbantering i kapitel 2 Planförslag samt under rubriken Skyfall i kapitel 3 Konsekvenser. Dessutom medger planen högsta hårdgöringsgrad av 50% för bostadsgårdar och grönytefaktor på 0,6 som också hjälper vid fördröjning av skyfall. Planens syfte är inte att lösa skyfallsproblematik i omgivning.*

*Tanken är att parken kommer innehålla även rekreativa värdena. Parkens detaljerade gestaltning kommer studeras närmare i projekteringen av allmän plats.*

**Boende på Håkanstorpsvägen 19**, diarienummer SBN-2019-832-75;

**Boende på Sallerupsvägen 110**, diarienummer SBN-2019-832-77;

**Boende på Johanneslustgatan 37**, diarienummer SBN-2019-832-80:

I området strax öster om Heliotropen 6 finns idag många verksamheter och lokaler som används för välbesökta aktiviteter tex. Dansstudio och träningslokaler. I samband med att Heliotropen 6 nu omvandlas till bostadsområden är vi nu många som är oroliga för att dessa verksamheter ska försvinna. Vi är måna om att stadsdelen får fortsätta innehålla en mångfald av aktiviteter och arbetsplatser. Vi är oroliga för att planerna som de ser ut nu driver på markpriser, gentrifiering och minskar möjligheten för aktiviteter. Vi hoppas att staden kan höra våra åsikter om vad stadsdelen skall innehålla och ha en mer långsiktig

planering som förhoppningsvis kan göra så att våra aktiviteter kan vara kvar. Ett möjligt verktyg vore att göra ett planprogram som gör att både hyresgäster och fastighetsägare har en möjlighet för en långsiktig planering. Om inte ett planprogram tas fram är vi oroliga för att alla gamla verksamheter längs Sallerupsvägen bli bostadsområden, detta kommer att leda till en utarmning av stadsdelen som inte gynnar någon.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar: se svar på sida 23–24.*

#### **Boende Dalbygatan 14, diarienummer SBN-2019-832-76:**

Vi tycker att planen ser spännande ut och ser fram emot att se ödetomten förvandlas till bostäder och tror att detta i stort kan påverka området positivt. När vi granskar planen finns dock två saker som vi oroas över.

För det första trafiksituationen kring det nybyggda området. Vi bedömer att det finns en stor risk för kraftigt ökad trafik på Smedstorpsgatan, i och med anslutningen ut mot Sallerupsvägen. Detta är en liten gata i vårt villakvarter som idag nästan enbart trafikeras av boende på gatorna mellan Genarpsgatan och Gärsnäsgratan. Det finns en uppenbar risk att bilister från Sallerupsvägen kommer att svänga in mot vårt område snarare än att köra fram till korsningen Sallerupsvägen/Johanneslustgatan, där man riskerar få vänta vid rödlyset. Smedstorpsgatan skulle också bli en längre, rak gata, som uppmuntrar till högre hastigheter än önskvärt i ett villaområde. En förslag som skulle kunna motverka detta vore om anslutningarna till gatorna Dalbygatan, Silvåkragatan, Sjöbogatan och Gärsnärsgatan kapades från Smedstorpsgatan, så att genomfart på dessa gator blev omöjligt. Bonde på dessa gator skulle få använda utfartsväg mot Johanneslustgatan istället för mot Smedstorpsgatan, och gatorna kunde sluta i en mindre vändzon. Vi ser det som nödvändigt att redan från start se över trafiksituationen på Smedstorpsgatan och inte invänta eventuella effekter. Det är våra barn som kommer att korsa gatan på väg till skolan och parken, och vi vill inte att det ska behöva ske en olycka för att farthindrande åtgärder ska till. **(1)**

Det andra orosmomentet är området kring parkeringshuset, som vi räds skulle kunna bli en plats i skymundan i centrums utkant som bidrar till otrygghet. Vi skulle gärna se affärsverksamhet eller annan publik verksamhet på bottenplan. Helst i den del som vetter mot industrilokalerna och där folk inte kommer att röra sig i samma utsträckning som i områdets andra delar. **(2)**

För oss boende här är trafikfrågan och trygghetsfrågan mycket viktig för ett bibehållet lugn i vår oas i stan. Vi vill också poängtera barnperspektivet, då området kring Heliotropen består av många av stadens yngre medborgare. Vikten av att ta med barnens perspektiv i samhällsplaneringen har bland annat poängterats av bostadsminister Per Bolund, i samband med att Boverket fick i uppdrag att utreda hur barns rättigheter ska tas tillvara i framtida stadsplanering. ”Barns och ungas rättigheter är oerhört viktiga i stadsplaneringen. Vi kompletterar därför vår utvecklingsstrategi för städer med ett socialt hållbarhetsperspektiv. Barns livsvillkor påverkas av hur den byggda miljön planeras och ser ut”, sa bostadsminister Per Bolund i samband med att Boverket fick i uppdrag att utreda hur Sverige ska ta tillämpa Barnkonventionen på området i september 2019, ett arbete som ska redovisas i november 2020. **(3)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. Enligt flödesberäkningarna i Trafik- och mobilitetsutredning kommer flöden på Smedstorpsgatan (norr om Genarpsg.) inte att öka märkbart i samband med den nya exploateringen. Dock om det visar sig att trafikflödet ökar väsentligt kan det vara aktuellt med en hastighetsdämpandeåtgärd

*t.ex. att höja upp gatan strax norr om korsningen Genarpsgatan/Smedtorpsgatan för att göra den mindre attraktiv för smittrafik, det finns även möjligheter att om problemet kvarstår att förbjuda för genomfartstrafik på Smedtorpsgatan. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Trafikkonsekvenser i kapitel 3 Konsekvenser med förslag för hastighetsdämpande åtgärd. Att avstänga Dalbygatan, Silvåkeragatan, Sjöbogatan och Gärsnärsgatan vid Smedtorpsgatan i dagsläget bedöms inte motiverad. Däremot detaljplanen hindrar inte sådan lösning i framtiden.*

2. *Det aktuella området är inte utpekad som centrumområde i översiktsplanen i dagsläget. Stadsbyggnadskontoret har därför gjort bedömning att det inte finns tillräckligt med stöd för att införa en tvingande bestämmelse för centrumverksamheter. Detaljplanen reglerar möjligheterna till att skapa bra förutsättningar för en framtida utveckling av byggnaderna. Detaljplanen har justerats så att byggrätterna mot Sallerupsvägen ska anpassa bottenvåningen genom planbestämmelsen  $f_4$  - rumshöjden i minst 30% av bottenvåningens BTA får inte understiga 3,5 m. Ovankant av bottenvåningens bärande bjälklag ska ansluta till markens nivå mot gata. Detta innebär att det blir enklare att omvandla bottenvåningen till verksamhetslokaler när behov uppstår. Stadsbyggnadskontoret gör bedömning att med planerade bostads kvarter tät intill P-huset kommer social kontroll av områdes allmänna ytor öka speciellt på kvällstid jämfört med situation idag även ifall det inte kommer finnas några centrumverksamheter.*
3. *Stadsbyggnadskontoret delar åsikten om vikt av barnperspektivet i stadsplanering, och beskriver hur aktuell detaljplan bidrar till frågan i planbeskrivning under rubriken Barnperspektivet i kapitel 3 Konsekvenser.*

### **Boende på Smedtorpsgatan (brf Agaten), diarienummer SBN-2019-832-79:**

Vi ser det positivt att Heliotropen 6 m.fl. bebyggs. Dock måste man beakta följande:

A: Vi motsäger oss att man öppnar upp för genomgångstrafik Smedtorpsgatan, då man öppnar upp den till Sallerupsvägen.

- Vägarna är inte dimensionerade för en utökad trafikbelastning.
- Trafiken är idag relativt stor och viss buskörning förekommer redan idag. Med öppnandet av Smedtorpsgatan, till Sallerupsvägen kommer detta att väsentligt förvärra situationen.
- Närmiljön med utökad biltrafik medför utökade utsläpp, utökad buller som medför en mycket sämre inne och utemiljö för boende och deras barn i närområdet.
- Barnperspektivet för dessa barn har inte beaktats. **(1)**

B. En utökning av parkeringsproblem i närområdet medför en markant försämring av närområdet parkeringskaos.

Föreningen kräver att parkeringshuset byggs tillsammans med den första etappen.

Området har idag redan ett bilparkeringskaos med för få biluppställningsplatser. Dels för de nuvarande boende samt dels för de olika verksamheterna som bedrivs i området, Friskis och Svettis verksamheten, bouletävlingar, moské-sammankomster m.m. Vid dessa tillfällen brukar flera hundra bilar stå parkerade i området. **(2)**

C. Minska på bygghöjden, bygghöjden kommer att göra så att vår fastighet skuggas av de nya fastigheterna.

Föreningen kräver att man minskar på bygghöjden så att vår fastighet inte skuggas av de nya husen. **(3)**

D. Ni har inte beaktat detaljplanen för hela stadsdelen.

Ett helhets grepp saknas i denna detaljplan. Om de andra detaljplanerna genomför tillsammans med denna detaljplan så påverkas detta område mycket mycket kraftigt av ovanstående punkter. **(4)**

E. Kulturhistoriska värde har inte beaktats tillräckligt

Bygg något som hänger samman med området och de aktiviteter som idag bedrivs i flygplatsparken samt hangaren. **(5)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. Enligt flödesberäkningarna i Trafik- och mobilitetsutredning kommer flöden på Smedtorpsgatan (norr om Genarpsg.) inte att öka märkbart i samband med den nya exploateringen. Dock om det visar sig att trafikflödet ökar väsentlig kan det vara aktuellt med en hastighetsdämpandeåtgärd t.ex. att höja upp gatan strax norr om korsningen Genarpsgatan/ Smedtorpsgatan för att göra den mindre attraktiv för smittrafik, det finns även möjligheter att om problemet kvarstår att förbjuda för genomfartstrafik på Smedtorpsgatan. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Trafikkonsekvenser i kapitel 3 Konsekvenser med förslag för hastighetsdämpande åtgärd.
2. Vid bygglov behöver exploatören redovisa hur parkeringsbehovet ska lösas. Parkering ska lösas på kvartersmark i eller i anslutning till planområdet. I det här fallet avses parkeringsplatser på Friskis och Svettis parkering upplåtas tillfälligt tills dess att parkeringshuset är färdigställt.
3. Stadsbyggnadskontorets bedömning baserad på solstudie (i planbeskrivning, under rubriken Solljus i kapitel 3 Konsekvenser) är att skuggningsbild kommer förändras marginellt för aktuell fastigheten.
4. Trafikflödena i området (som ligger till grund för Trafik- och mobilitetsutredning) bygger på en flödesmodell för hela Malmö staden som i sin tur bygger på trafikmätningar av de större flödena och uppskattningar av tillkommande trafik från området. I dagens flödesberäkning ingår även tillkommande trafik för nyligen antagna detaljplaner i närområde.
5. Heliotropen 4, 6 och 7 är privatägda fastigheter och utvecklas av privata aktörer. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.

**Boende på Sländgatan 10**, diarienummer SBN-2019-832-81:

Bara tanken att bygga höga hus i ett villaområde verkar absurt. Till det ett gigantiskt parkeringshus. Verkar på mig som om någon arkitekt / planerare har haft en dålig dag på jobbet. **(1)**

Parkeringsituationen är redan ansträngd i området så jag förstår behovet av ett parkeringshus när fler människor flyttar hit, men om man nu ska gå på pratet om förtätning av bostadsområden varför avsätter man dyr tomtmark till ett parkeringshus?? Lagg parkeringen under jord och bygg lägenheter ovanpå!!! **(2)**

Bygg lägre hus, iallafall på delar av tomten som gränsar mot villor!!! **(3)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*



1. *Aktuellt område är planlagd som industri idag. Dessutom har Malmö stad bostadspolitiska mål. När det förtätas och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafikenära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt. Vid förtätning är det också viktigt att komplettera befintligt område med bostadstyper och storlekar som saknas i område för att öka socialdiversitet och integration. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.*
2. *Med tanke på hur snabbt tekniken utvecklas ser stadsbyggnadskontoret stor osäkerhet gällande parkeringsbehovet i framtiden. P-hus är lättare att omvandla än underjordiskt garage om förutsättningar för parkeringsbehov förändras.*
3. *Gavlarna på de byggrätter som vänder sig mot Genarpsgatan sänks från 14 meter till 11 meter (från 4 vån till 3 vån), så att all bebyggelse utgör 2 våningsbus längs Genarpsgatan med undantag av 2 gavlar som möjliggör bebyggelse i 3 vån. För de lägre byggrätterna längs Genarpsgatan införs planbestämmelsen om sadeltak – takvinkeln får vara mellan 35 och 45 grader, för att bättre anpassa byggnadsvolymer till befintliga villor och skapa en ännu mjukare övergång.*

### **Boende på Sjöbogatan 13, diarienummer SBN-2019-832-83:**

#### 1). Utformning och höjd av området.

Jag mfl finner att utformningen av Heliotropen 6 är mycket olycklig. Varför väljer man en utformning av byggnader utan anknytning till befintlig bebyggelse. Man borde ta fast i utformningen i rådande bebyggelse. Inom området får boende inte ens bygga ut en takkupa innan politiker och institutioner slår bakut, men att vägg i vägg bygga helt utan kontext och med betydande höjdskillnad verkar inte vara ett problem. Jag mfl vill ATT planförslaget arbetas om för att passa in i rådande bebyggelse. **(1)**

#### 2). Bebyggelsehöjd

Vald höjd på planerade bostäder är på tok för hög, då utformningen av bebyggelsen inte på något vis regleras och med den valda höjden så kommer nybyggnationen skilja sig oerhört från omgivningen, man kommer uppfatta området som en vägg mot redan existerande bostäder. Jag mfl vill ATT - höjd och utformningen av området omarbetas. **(2)**

#### 3). Centrumverksamheten

Centrumverksamheten bör vara tvingande, idag finns flera verksamheter i området som bidrar till områdets karaktär. Utan tvingande centrumverksamheter kommer området bli dött och tråkigare. Vi som flyttar till området gör detta för att det är ett mycket levande område, att frångå tvingande centrumverksamhet kommer förändra området oerhört. Jag mfl vill ATT centrumverksamheter utmed Sallerupsvägen blir tvingande. **(3)**

#### 4) Trafik och genomfart i och med förlängning av Smedtorpsgatan.

Planerna på att anlägga ett P-hus i området må vara en bra lösning för att minimera parkering på gatorna i området, men att sedan planera för att man skall kunna köra genom området och så att säga "slippa" rödlyset (Sallerupsvägen / Johanneslustgatan) kommer medföra kännbara ökning av trafiken i området. Till detta skall man även ha med sig byggnationen av Brf Propellern (DP4879) som även de skall transportera sig genom området.

Trafiken kommer öka på Smedtorpsgatan, på vilken det redan idag kört oerhört fort, då inga som helst farthinder finns. Flertalet av bilarna tar sedan vägen in på Gärsnäsplan, här är mycket barn som leker, förskolan på Gärsnäsplan skulle även den påverkas negativt av

ökad trafik. Ökad trafik genom området kommer påverka miljön oerhört. Jag m.fl. vill ATT man inte gör Smedtorpsgatan till en genomfartsgata igenom området. (4)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Malmö stad har bostadspolitiska mål. När det förtätas och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafikenära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt. Vid förtätning är det också viktigt att komplettera befintligt område med bostadstyper och storlekar som saknas i område för att öka socialdiversitet och integration. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.*
2. *Gavlarna på de byggrätter som vänder sig mot Genarpsgatan sänks från 14 meter till 11 meter (från 4 vån till 3 vån), så att alla bebyggelse utgör 2 våningshus längs Genarpsgatan med undantag av 2 gavlar som möjliggör bebyggelse i 3 vån. För de lägre byggrätterna längs Genarpsgatan införs planbestämmelsen om sadeltak – takvinkeln får vara mellan 35 och 45 grader, för att bättre anpassa byggnadsvolymer till befintliga villor och skapa en ännu mjukare övergång.*
3. *Detaljplanen skapar bra förutsättningar för centrumverksambeter i bottenvåningar längs Sallerupsvägen genom planbestämmelsen C. Det aktuella området är dock inte utpekade som centrumområde i översiktsplanen i dagsläget. Stadsbyggnadskontoret har därför gjort bedömning att det inte finns tillräckligt med stöd för att införa en tvingande bestämmelse för centrumverksambeter. Detaljplanen reglerar möjligheterna till att skapa bra förutsättningar för en framtida utveckling av byggnaderna. Detaljplanen har justerats så att byggrätterna mot Sallerupsvägen ska anpassa bottenvåningen genom planbestämmelsen  $f_4$  - rumshöjden i minst 30% av bottenvåningens BTA får inte understiga 3,5 m. Ovankant av bottenvåningens bärande bjälklag ska ansluta till markens nivå mot gata. Detta innebär att det blir enklare att omvandla bottenvåningen till verksamhetslokaler när behov uppstår.*
4. *Vid omvandling av industriområde till huvudsakligen bostadsområde förändras vanligtvis kvarterstorlekar och ställs högre krav för sammanhängande gatunät, korta avstånd och flera alternativa vägar.*

*Trafikflödena i området (som ligger till grund för Trafik- och mobilitetsutredning) bygger på en flödesmodell för hela Malmö staden som i sin tur bygger på trafikmätningar av de större flödena och uppskattningar av tillkommande trafik från området. I dagens flödesberäkning ingår även tillkommande trafik för nyligen antagna detaljplaner i närområde.*

*Enligt flödesberäkningarna i Trafik- och mobilitetsutredning kommer flöden på Smedtorpsgatan (norr om Genarpsg.) inte att öka märkbart i samband med den nya exploateringen. Dock om det visar sig att trafikflödet ökar väsentlig kan det vara aktuellt med en hastighetsdämpandeåtgärd t.ex. att höja upp gatan strax norr om korsningen Genarpsgatan/Smedtorpsgatan för att göra den mindre attraktiv för smittrafik, det finns även möjligheter att om problemet kvarstår att förbjuda för genomfartstrafik på Smedtorpsgatan. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Trafikkonsekvenser i kapitel 3 Konsekvenser med förslag för hastighetsdämpande åtgärd.*

**Boende på Johanneslustgatan 46, diarienummer SBN-2019-832-85:**

Inledningsvis vill jag gärna framföra att det är positivt att det tillkommer nya bostäder i närområdet och att läget vid Sallerupsvägens goda allmänna kommunikationer utnyttjas.

Utöver det har jag ett par kommentarer som jag hoppas att ni kan beakta när planen förfinas.

1. Gullviks tidigare kontorsbyggnad är utpekad som bevarandevärd och det är bra! Jag tycker att också Hugo Åbergs industrihotell (från 1953) i hörnan Johanneslustgatan/Sallerupsvägen är värt att bevaras. Det är välbyggt och väldigt typiskt för sin tid. Det hamnar kanske inte på så många topplistor för vackraste byggnader, men det är viktigt att bevara exempel på hus från olika perioder. Det har redan rivits så många hus i området: Katarina kyrka, Johanneslust värdshus och Järnvägsverkstädernas kontor för att ge några exempel. Heliotropen är ett ganska stort område och Hugo Åbergs industrihotell kan byggas om till bostadshus så det bör vara ett rimligt krav att det bevaras.

**(1)**

2. Idag bidrar byggnaderna längs Sallerupsvägen till en levande stadsbild genom sina verksamheter: loppisen, flipperklubben, restaurangen (på andra sidan Sallerupsvägen: "Krassen"). Enligt Stadsbyggnadskontorets representanter på det digitala samrådet skall Heliotropen bebyggas tätt för att centrum expanderar och Sallerupsvägen förvandlas till en viktig stadsgata. Samtidigt ligger området inte tillräckligt centralt för att man skall kunna ställa krav på att det skall finnas verksamheter i de nya husen. Det verkar motsägelsefullt! Om stadens centrum expanderar kan man inte bygga bort allt det som gör staden till stad. I innerstaden är centrum ett tvådimensionellt område men när man rör sig ut från centrum är det endimensionellt längs huvudgatorna som centrumtypisk verksamhet återfinns. Det bör ställas krav på att de nya byggnaderna möjliggör sådan verksamhet. Detta är särskilt viktigt eftersom det finns en annan detaljplan ("Dp 5682, fastigheten Krassen 1") som också föreslår att verksamhetslokaler i samma område skall rivas. **(2)**

3. Parkeringshus är alltid besvärliga: de behövs men alla vill helst slippa se dem. I detaljplanen förläggs parkeringshuset längs Sallerupsvägen och det är ur trafiksynpunkt det bästa, men av samma anledningar som nämns i punkt 2 bör det i P-husets gatuplan finnas verksamhetslokaler längs Sallerupsvägen för att skapa en attraktivare miljö och minska otryggheten som ofta skapas runt P-hus. **(3)**

4. Det är utmärkt att det skapas en ny förbindelse från Sallerupsvägen till det nya området (Smedstorpsgatans förlängning) men den bör inte konstrueras som en så kallad medlöpare utan bli en korsning som möjliggör ut och infart från båda riktningar av Sallerupsvägen. Detta dels för att minimera trafiken längs Genarpsgatan och Johanneslustgatan och dels för att Sallerupsvägen skall bli just den stadsgata som Stadsbyggnadskontoret vill att den skall bli. En medlöpare bidrar snarare till att ge Sallerupsvägen karaktär av genomfartsväg. Att det kan bli viss köbildning i denna korsning är ju en naturlig del av trafiken i centrala delar av en stad. **(4)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. I stadsbyggnadskontorets sammanvägning väger bostäder och ett effektivt markutnyttjande tyngre än de värden som har identifierats i den antikvariska förundersökningen, utförd av Restaurera 2019-11-14, avseende Heliotropen 4 och 7. Planbeskrivningen har kompletterats med de identifierade värdena under rubriken Kulturmiljö i kapitel 5 Planeringsförutsättningar.*
- 2. Enligt översiktsplanen ska Sallerupsvägen på sikt utvecklas till en stadshuvudgata med en stadsmässig framtoning. Det aktuella området är dock inte utpekad som centrumområde i översiktsplanen i dagsläget. Stadsbyggnadskontoret har därför gjort bedömning att det inte finns tillräckligt med stöd för att införa en tvingande bestämmelse för centrumverksamheter. Detaljplanen reglerar möjligheterna till att skapa bra förutsättningar för en framtida utveckling av byggnaderna. Detaljplanen har justerats så att byggrätterna mot Sallerupsvägen ska anpassa*

*bottenvåningen genom planbestämmelsen f<sub>4</sub> - rumshöjden i minst 30% av bottenvåningens BTA får inte understiga 3,5 m. Ovankant av bottenvåningens bärande bjälklag ska ansluta till markens nivå mot gata. Detta innebär att det blir enklare att omvandla bottenvåningen till verksamhetslokaler när behov uppstår.*

3. *Detaljplanen skapar bra förutsättningar för centrumverksamheter i bottenvåningar längs Sallerupsvägen genom planbestämmelsen C. Stadsbyggnadskontoret ser centrumverksamheter även i bottenvåning av P-bus som något positivt samt gör bedömning att med planerade bostadskvarter tät intill P-huset kommer social kontroll av områdes allmänna ytor öka speciellt på kvällstid jämfört med situation idag även ifall det inte kommer finnas några centrumverksamheter.*
4. *Det kommer endast bli en medlöpande från den nya kopplingen till Sallerupsvägen, detta är främst utifrån att avståndet till korsningen Sallerupsvägen/Johanneslustvägen blir för nära och utan att signalreglera den nya anslutningen kommer det under delar av dagen vara svårt om nästintill omöjligt att göra en vänstersväng på grund av all trafik. För tillfället är bedömningen att korsning med medlöpande trafik överväger de nackdelar som fyrvägskorsning skulle skapa. Däremot detaljplan reglerar inte sådana frågor och hindrar inte heller att bygga om korsningen i framtiden om det bedöms motiverad.*

### **Boende på Smedstorpsgatan 8, diarienummer SBN-2019-832-86:**

Vi är, som många av våra grannar glada över att något äntligen ska byggas på Heliotropen 6 och tror och hoppas att det kan påverka området positivt. Dock har vi några saker vi oroas över:

#### Trafiken

Med öppning in från Sallerupsvägen tror vi att det finns en överhängande risk för ökad trafik i området. Smedstorpsgatan är en liten gata och eftersom den är rak så uppmuntrar den också till en ökad hastighet vilket inte är önskvärt i ett villaområde. Vi anser att det är absolut nödvändigt att se över trafiksituationen och inte invänta att något allvarligt sker som gör att åtgärder sätts in i efterhand. **(1)**

#### Parkeringshuset

Placeringen ifrågasätts om den är optimal utifrån de boende som ska nyttja det och vidare är det ett stort orosmoment att p-huset bidrar till otrygghet när det placeras i utkanten. Har även förstått det som att parkeringshuset ska byggas sist och att de nyinflyttade ska parkera på Friskis och Svettis parkering – kan det verkligen stämma? Är det troligt att de boende kommer parkera så långt bort från sin nya bostad? Deras alternativ är att parkera inne på områdets nuvarande gator – gator som redan nu är trånga och med ökad mängd bilar kan det bli svårt för räddningstjänsten att komma fram om det behovet skulle finnas. **(2)**

#### För hög bebyggelse

Vidare finner vi det märkligt att så höga bostadshus får byggas i en miljö som endast har låg bebyggelse – är det lämplig med ett 5½ våningshus? Kan man kanske tänka sig en högre bebyggelse ut mot Sallerupsvägen men en lägre in mot Johanneslust? **(3)**

Följande är författat av *Ägare till fastigheten Nyckelpigan 1* men vi instämmer. ”Då det redan finns verksamheter längs Sallerupsvägen som tillför områdets aktivitet och rörelse så bör centrumverksamhet i bottenplan mot Sallerupsvägen vara tvingande? Då Sallerupsvägen ska utvecklas till en stadshuvudgata och en mer stadsmässig karaktär avses ge bebyggelsen mot Sallerupsvägen så borde även dess innehållet avses vara centrumverksamhet? Den zonindelning som karakteriserar innerstad/centrum och periferi bör ju även följa

stadshuvudgata-stråken? (Gäller då även Dp 5682). Efterlyser ett gemensamt planprogram för hela Kirseberg gällande trafik, kollektivtrafik, buller, värdefulla miljöer, barnomsorg osv då flera planerade detaljplaner gemensamt kommer påverka flödet av fordon och människor längs med Johanneslustgatan, Genarpsgatan och Smedstorpsgatan. Utbyggnaden kring Östervärns station ( Dp 5564), utbyggnaden av Mölledalskolan för F-9 verksamhet (Dp 5142), förtätningen gentemot flygfältsparken (Dp 4879), verksamheterna kopplade till den muslimska föreningen (förskola och församlingsverksamhet Dp5296), Friskis och Svettis området/ Boklok (Dp 4958) samt övriga bostäder och verksamheter kommer alla påverka flödet av människor både inom och till och från Kirseberg. Korsningen Johanneslustgatan/Genarpsgatan ingår inte i DP 5664 men borde helt klart det. Denna korsning har dagliga "nära olyckor" pga kombinationen tung trafik och allmän okunskap om "höger-regeln". På "radhussidan" finns ett övergångsställe som ger tydlighet i trafiken men hur är det tänkt att lösas på Heliotropen sidan? Med utveckling av Heliotropen så kommer trafikflödet öka ytterligare, troligen även med ytterligare oskyddade trafikanter (barn). ” (4)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Vid omvandling av industriområde till huvudsakligen bostadsområde förändras vanligtvis kvarterstorlekar och ställs högre krav för sammanhängande gatunät, korta avstånd och flera alternativa vägar.*

*Enligt flödesberäkningarna i Trafik- och mobilitetsutredning kommer flöden på Smedstorpsgatan (norr om Genarpsg.) inte att öka märkbart i samband med den nya exploateringen. Dock om det visar sig att trafikflödet ökar väsentlig kan det vara aktuellt med en hastighetsdämpandeåtgärd t.ex. att höja upp gatan strax norr om korsningen Genarpsgatan/ Smedstorpsgatan för att göra den mindre attraktiv för smittrafik, det finns även möjligheter att om problemet kvarstår att förbjuda för genomfartstrafik på Smedstorpsgatan. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Trafikkonsekvenser i kapitel 3 Konsekvenser med förslag för hastighetsdämpande åtgärd.*

2. *P-busets placering är vald nära Sallerupsvägen för att förkorta körvägen och minska biltrafik i bostadsområdet. Avsikten med föreslagen placering är också att minska påverkan för befintliga småbussområden.*

*Detaljplan skapar möjligheter till centrumverksamheter i bottenvåning av P-bus därmed stadsbyggnadskontoret gör bedömning att med planerade bostadskvartärer tät intill P-buset socialkontroll av områdes allmänna ytor kommer öka speciellt på kvällstid jämfört med situation idag även ifall det inte kommer finnas några centrumverksamheter.*

*Avsikten är att bilparkering ska lösas i planerade p-bus. Detaljplanen styr inte tidsaspekter av utbyggnation av olika delar. Det är troligt att vissa bostäder kommer vara klara innan p-bus byggs. Vid bygglov behöver exploatören redovisa hur parkeringsbehovet ska lösas. Parkering ska lösas på kvartersmark i eller i anslutning till planområdet. I det här fallet avses parkeringsplatser på Friskis och Svettis parkering upplåtas tillfälligt tills dess att parkeringshuset är färdigställt.*

3. *Gavlarna på de byggrätter som vänder sig mot Genarpsgatan sänks från 14 meter till 11 meter (från 4 vån till 3 vån), så att alla bebyggelse utgör 2 våningsbus längs Genarpsgatan med undantag av 2 gavlar som möjliggör bebyggelse i 3 vån. För de lägre byggrätterna längs Genarpsgatan införs planbestämmelsen om sadeltak – takvinkeln får vara mellan 35 och 45 grader, för att bättre anpassa byggnadsvolymer till befintliga villor och skapa en ännu mjukare övergång. Dessutom har Malmö stad bostadspolitiska mål. När det förtätas och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafiknära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt.*

*Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.*

4. Se svar på sida 18

#### **Boende på Spjutgatan 11, diarienummer SBN-2019-832-87:**

Vi vill börja med att vi tycker det är väldigt positivt att det byggs nya bostäder i området!

Området har många kvaliteter som gör att det till en härlig plats att bo på. Vår förhoppning är naturligtvis att den nya bebyggelsen ska passa in i och komplettera det befintliga så att det nya utvecklar och gör vårt område ännu bättre! Flera sådana ansatser finns, men vi ser också några punkter där vi är lite oroliga och frågande kring hur det är tänkt.

#### Övergripande

##### Helhetsbilden

Varför har man valt att inte ta fram en övergripande plan för hela området? Som medborgare är det väldigt svårt att få en helhetsbild av hur området kommer att utveckla sig och att förstå konsekvenserna av det som föreslås. Att gå ut på samråd med två detaljplaner bredvid varandra, samtidigt, utan att någonstans kommentera respektive plan blir märkligt och väldigt otydligt. Det är en demokratifråga att alla på ett enkelt sätt ska kunna förstå vad utbyggnaden kan få för konsekvenser för mig som enskild och för området som helhet.

En annan fråga är hur bedömningarna av konsekvenserna har gjorts? Påverkan på t.ex. stadsbilden måste ju tas för hela området och väga in alla förändringar som kommer ske? För att kunna bedöma konsekvenserna på området måste ju alla planerade förändringar vägas in?

Genom att på ett tydligt sätt redovisa de utbyggnadsplaner och antagna planer som finns i området (bl.a. ny skola och punkthusen i slutet av Genarpsgatan som verkar byggas snart) tillsammans med de två detaljplaner som är aktuella och eventuell möjligt/önskad utveckling av området längre söderut längs Sallerupsvägen (mot kyrkogården), skulle man enkelt kunna få en helhetsbild. Den helhetsbilden är viktigt för både staden, politikerna och för oss boende. Det hade också gett möjlighet att tidigt i processen bjuda in till dialog. Det finns många i området som på konstruktiva och kloka sätt kan bidra till detta! (1)

##### Täthet och skala

Vi är som sagt positiva till förtätning i området och förstår verkligen Malmö stads mål att bygga mycket bostäder, men vi ställer oss frågande till den täthet och skala som föreslås. Det är rimligt att som förslaget bygga högre mot Sallerupsvägen, men vi håller inte med om att bebyggelsen anpassar sig till den lägre bebyggelsen mot Johanneslust och vill veta mer om hur de bedömningarna gjorts. Det går hög bebyggelse väldigt långt norrut. Varför har man inte bara låtit sista delen mot Johanneslust ansluta till befintlig villabebyggelse mer i höjd? (2)

Varför har tätheten och exploateringen ökat så mycket från planbesked och inriktningarna i ÖP till samrådsförslaget? Enligt kommunens planhandläggare på det digitala samrådsmötet har förslaget utvecklats utan att man räknat antal bostäder eller haft som uttalat mål att öka exploateringen. Det verkar osannolikt att åtminstone någon inte haft det som mål i processen. Självklart värnar fastighetsägarna om sina ekonomiska intressen och försöker få bygga så mycket som möjligt på sin mark. Ett annat intresse är att få till så mycket nya

bostäder som möjligt med tanke på Malmös bostadsbrist. Men planprocessen ska väga olika intressen mot varandra. Här tycker vi att sidan som förespråkar att bygga så mycket som möjligt har vunnit på bekostnad av flera andra intressen, t.ex. hänsyn till omgivande bebyggelse, men även boendemiljöerna inom planområdet. De nya husen längs Sallerupsvägen får väldigt begränsade uteytor.

Vi tycker att det borde framgå tydligt av planbeskrivningen varför e-talet som redovisas i planbeskrivningen (1,4) skiljer sig så mycket från översiktsplanen som föreslår 0,6-1,1. Det är kanske inte orimligt att hamna i det övre spannet med tanke på läget, men att nästan dubbla behöver mer övertygande argumentation eller förklaring. Bo01 beskrivs som referensexempel för ett e-tal på 1,1. Vilka referensområden finns för områden med e-tal på 1,4? Finns bra exempel där man byggt så högt och tätt precis inpå lägre villabebyggelse och det blivit bra? **(3)**

Det är svårt att ur samrådsförslaget förstå hur den nya bebyggelsen skulle kunna bli och vilka konsekvenser den får. Flera av perspektiven är direkt missvisande. Bilden från Genarpsgatan är tagen från en av villatomterna och inte från gatan, t.ex. Till granskningen borde istället fotonperspektiv där den nya bebyggelsen läggs in i verkliga tagna foton från området göras, med tydliga markeringar från var de tagits. Det skulle kunna ge en mer realistisk bild av den nya bebyggelsen. **(4)**

#### Park

Jättebra att det föreslås en ny allmän park! Det finns flera små parker i området och de fungerar alla som bra mötesplatser.

#### Trafik

##### Helhet

En trafikutredning borde tas fram som tar hänsyn till helheten och inte bara en liten pusselbit. Hur påverkas flödena av den nya skolan, utvecklingen mot Kirseberg etc.? Kommunen menade på det digitala samrådsmötet att de löpande har koll på trafiken, men den övergripande bilden skulle vara bra att få ta del av i planhandlingarna för att få en förståelse för hur trafiken är tänkt att fungera i framtiden. **(5)**

##### Allmänna gator

Inom planområdet föreslås en ny gata och en gångväg och dessutom en ny gata som ligger på kvartersmark. Varför är inte alla gator som föreslås allmänna?

Ett problem med planområdet idag är att det inte finns några möjligheter att röra sig igenom och det bidrar till att det känns otillgängligt och otryggt. Gatan som ligger på kvartersmark ligger dessutom i den delen av planområdet där man kan tänka sig att det blir mest rörelser. Den blir t.ex. en naturlig väg att gå från den nya busshållplatsen vidare in i Johanneslust. Det är väldigt viktigt att allmänhetens tillgång att röra sig genom området säkras i detaljplanen. Med en gata på kvartersmark finns inga möjligheter att i framtiden hindra fastighetsägare från att t.ex. sätta upp grindar och lås. **(6)**

##### Korsning Johanneslustgatan/Singelgatan/Genarpsgatan

Korsningen är idag ett trafikproblem där det är väldigt otydligt hur man ska köra och vem som har företräde. Det finns inte heller något övergångsställe mot Genarpsgatan. Det är dessutom en skolväg och många barn cyklar där själva. Även en liten ökning i trafikmängd i den korsningen kommer att påverka och göra trafiksituationen ännu mer otrygg. Förslag på åtgärder där borde vara en förutsättning för planen.

## Genarpsgatan

Även längs Genarpsgatan går mycket cykeltrafik idag. Varför är inte den gatan med i förslaget? Varför föreslås inte separat cykelväg längs Genarpsgatan?

## Sallerupsvägen

På flera bilder och i texten beskrivs det hur Sallerupsvägen ska byggas om och perspektiv visar en stadsgata med träd både i mitten och i vägkant. Jättefint! Kommer Malmö stad bygga om hela gatan i samband med utbyggnaden av planområdet? Finns budget för sådan ombyggnad? Även det borde vara en förutsättning för genomförandet av planen. **(7)**

## Kollektivtrafik och parkeringshus

Vi bor idag i ett radhus i Johanneslust och har ingen bil och vi klarar oss utmärkt med lådcykel och kollektivtrafik som ibland kompletteras med bilpool eller hyrbil.

Jättebra att kollektivtrafiken är med i planeringen och att det blir en ny busshållplats. 6:ans buss går relativt ofta, men redan idag är bussarna fullsatta stora delar av dagen. Ofta är det svårt att ens få plats om man vill stiga på på Triangeln eller Värnhemstorget och åka hit. Med barn/barnvagn är det vissa tider helt omöjligt/trafikfarligt! Hur ser framtida planer ut för kollektivtrafiken i området och finns det planer på att utöka kapaciteten? **(8)**

Vilka planer finns det för parkeringshuset? Kommer det bli tillgängligt för fler än de boende? Finns aktör som ska bygga och driva det? Det vore häftigt om det kunde bli något mer än bara parkeringshus. Det finns redan i området flera fina initiativ till delning av saker och alla lånar/byter/delar saker med varandra. Detta sker än så länge via flera facebookgrupper, men parkeringshuset kunde ju vara en möjlighet att utveckla detta för hela stadsdelen! **(9)**

## Lokaler

Inom planområdet finns det idag ett flertal verksamheter som bidrar till trygghet, liv och rörelse och på helgerna är området redan en ”destination”. Vi är oroliga att den blandning som finns idag helt kommer att ersättas av enbart bostäder. Varför finns det inte krav på att det ska finnas lokaler någonstans i planområdet? Risken är då stor att det bara blir bostäder i bottenvåningarna. Har det väl byggts bostäder är det otroligt trögt att bygga om dem till lokaler eller verksamheter, trots att möjligheterna finns enligt detaljplan.

Eftersom Sallerupsvägen ska omvandlas till stadsgata är det rimligt att det också finns lokaler i bottenvåningarna. Det kan uppfattas som en risk och en kostnad, men undersökningar visar t.ex. att bostadsfastigheter med lokaler i bottenvåningen värderas högre än de utan.

På det digitala samrådsmötet beskrev dessutom planhandläggaren det som att fastighetsägarna är positiva till lokaler i bottenvåningen och gärna vill ha det. Då finns det ju ingen anledning till att inte också ha det som tvingande bestämmelse.

Det högre bostadshuset som ersatt kyrkan närmre rondellen längs Sallerupsvägen bidrog säkert med viktiga bostäder i området, men bottenvåningen är sluten och tråkig och bidrar inte alls till platsen som finns vid den lilla torgbildningen med bageri, pizzeria, blomsteraffär och kiosk. Låt inte samma sak hända med Heliotropen! Lokaler i bottenvåningarna är ett sätt för den nya bebyggelsen att bidra till omgivningen och stadslivet, precis som befintlig bebyggelse gör idag. **(10)**

Vidare är det en stor risk att nybyggnation har mycket högre hyror än befintliga lokaler, så att de verksamheter som finns här idag tvingas bort. Finns det några möjligheter att



motverka detta? Har kommunen eller fastighetsägarna några idéer eller planer? De befintliga verksamheterna är väldigt viktiga för området. Det vore olyckligt om de försvann någon annanstans eller ännu värre för gott! **(11)**

Lokaler i bottenvåningen borde säkerställas på något sätt även i parkeringshuset för att säkerställa att parkeringshuset kan upplevas som tryggs och nyttjas av alla. Parkeringshuset riskerar alltid att upplevas som otrygga, detta ligger dessutom i utkanten av området. **(12)**

### Barnperspektivet

Vi tycker inte att planförslaget tar tillräckligt hänsyn till barnperspektivet. Det finns flera bra gång- och cykelstråk i området, men det finns också direkt osäkra delar som behöver göras om för att ge barn trygga möjligheter att ta sig till t.ex. skolan. Det handlar t.ex. om korsningen Johanneslustgatan/Genarpsgatan, men även cykelväg längs Genarpsgatan. Även Sallerupsvägen behöver åtgärdas på något sätt. Många barn går idag och kommer förmodligen även i framtiden gå på Karlshögsskolan och behöver då korsa Sallerupsvägen. Även om trygga övergångar finns, kör bilisterna alldeles för fort och visar inte hänsyn. Hastighetsdämpande åtgärder behövs.

Vi håller inte heller med om att det finns bra utemiljöer för barnen i det nya området. Flera av bostadsgårdarna är oerhört små. De minsta gårdarna med hus mot Sallerupsvägen ligger dessutom mot norr och det kommer vara väldigt svårt att få till bra växtlighet eller några vistelsekvaliteter där. Någon utemiljö anpassad för barn säkras inte heller på något sätt i detaljplanen. **(13)**

Vi vill avsluta med att återigen säga att vi tycker det är väldigt positivt att det ska byggas i området och vi ser fram emot att få ta del av och vara en del av hur området utvecklas framöver!

### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att aktuellt område är för litet och saknar större strategiska frågor för att ett planprogram skulle vara aktuellt. Området öster om kvarteret Heliotropen är utpekade för utveckling av blandad stadsbebyggelse i översiktsplanen. När intresse finns hos fastighetsägarna i närområdet kan området komma att detaljplanläggas. Planbeskrivningen har kompletterats med resonemang om pågående planering söder om Sallerupsvägen under rubriken Stadsbild och landskapsbild i kapitel 3 Konsekvenser.*
- 2. Gavlarna på de byggrätter som vänder sig mot Genarpsgatan sänks från 14 meter till 11 meter (från 4 vån till 3 vån), så att alla bebyggelse utgör 2 våningshus längs Genarpsgatan med undantag av 2 gavlar som möjliggör bebyggelse i 3 vån. För de lägre byggrätterna längs Genarpsgatan införs planbestämmelsen om sadeltak – takvinkeln får vara mellan 35 och 45 grader, för att bättre anpassa byggnadsvolymer till befintliga villor och skapa en ännu mjukare övergång.*
- 3. I översiktsplanen anges en schablon för exploateringsgraden, och i detaljplaneskedet studeras den enskilda platsens förutsättningar. Inför planuppdraget gjordes en uppskattning av antalet bostäder som detaljplanen skulle kunna generera. Under planarbetet har strukturen studerats och utvecklats vidare. Arbetets fokus har varit att uppnå en lämplig struktur, snarare än en viss exploatering. Det finns många faktorer som avgör exploateringsgraden för ett område, t.ex. val av parkeringslösning. Dessutom har Malmö stad bostadspolitiska mål. När det förtätas och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafiknära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt. Vid förtätning är det också viktigt att komplettera befintligt område med bostadstyper och storlekar som saknas i område för att öka socialdiversitet och integration.*

Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.

Planbeskrivningen har kompletterats med resonemang om bostadsgårdar under rubriken Bostadsgårdar i kapitel 3 Konsekvenser.

Referenser med liknande exploateringsstal i Malmö: Flagghusen, Fullriggaren & Kappsegelaren, Västra Hamn – 1,4; Sundskajen, Limhamn – 1,3. Cementen och Glasbrukskajen, Limhamn – 1,7 (och ligger bredvid småbus).

4. Planbeskrivningen har uppdaterats med bilder som visar befintliga och nya byggnadsvolymer längs Genarpsgatan.
5. Trafikflödena i området (som ligger till grund för Trafik- och mobilitetsutredning) bygger på en flödesmodell för hela Malmö staden som i sin tur bygger på trafikmätningar av de större flödena och uppskattningar av tillkommande trafik från området. I dagens flödesberäkning ingår även tillkommande trafik för nyligen antagna detaljplaner i närområde.
6. Detaljplanen föreslår två nya allmänna kopplingar mellan Sallerupsvägen och Genarpsgatan. De föreslås vid viktiga målpunkter sådana som allmän park, busshållplats eller i förlängning av existerande gator. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att föreslagna kvartersgator inte utgör betydande kopplingar i stadsstrukturen.
7. Ombyggnad av gator runt planområdet förutsätter inte en ny detaljplan eftersom gatan redan är reglerad som allmän plats. Kostnader för ut- och ombyggnad av allmän plats (såsom ombyggnaden av Sallerupsvägen) förhandlas, regleras och tas ut som gatukostnader i exploateringsavtal som tecknas mellan fastighetsägare och kommunen. Gatukostnader kan endast tas ut för åtgärder som är avsedda att tillgodose områdets behov. Fastighets- och gatukontoret kommer att studera vidare behovet av flera förbättringar i gatumiljö.
8. I översiktsplanen är Sallerupsvägen utpekad som huvudgata och som stomlinjenät för kollektivtrafik, samt för planerad utbyggnad av spårbunden kollektivtrafik. I det pågående arbetet med översynen av översiktsplanen ingår det att förändra reservaten. Sallerupsvägen kommer sannolikt att pekas ut för framtida buss eller annan mer kapacitetsstark kollektivtrafik. Anspråket för separata kollektivtrafikkörfält i gatan kvarstår därför tills vidare.
9. Detaljplanen skapar möjligheter för centrumverksambeter och bostäder i anslutning till p-bus, det finns även tankar om odlingsmöjligheter på taket. P-buset är tänkt att framför allt täcka parkeringsbehov för detaljplanen men vara öppet för alla. Lifra L&B i Malmö AB planerar att bygga och driva det.
10. Enligt översiktsplanen ska Sallerupsvägen på sikt utvecklas till en stadshuvudgata med en stadsmässig framtoning. Det aktuella området är dock inte utpekad som centrumområde i översiktsplanen i dagsläget. Stadsbyggnadskontoret har därför gjort bedömning att det inte finns tillräckligt med stöd för att införa en tvingande bestämmelse för centrumverksambeter. Detaljplanen reglerar möjligheterna till att skapa bra förutsättningar för en framtida utveckling av byggnaderna. Detaljplanen har justerats så att byggrätterna mot Sallerupsvägen ska anpassa bottenvåningen genom planbestämmelsen  $f_4$  - rumshöjden i minst 30% av bottenvåningens BTA får inte understiga 3,5 m. Ovankant av bottenvåningens bärande bjälklag ska ansluta till markens nivå mot gata. Detta innebär att det blir enklare att omvandla bottenvåningen till verksamhetslokaler när behov uppstår.
11. Detaljplanen syftar till att skapa bra förutsättningar för centrumverksambeter i område däremot styr inte marknadspriserna. Detaljplanen kan ha indirekt effekt som påverkar marknadspriser samtidigt skapar mer plats för potentiella kunder i närområdet.

12. *Stadsbyggnadskontoret ser centrumverksamheter även i bottenvåning av P-bus som något positivt samt gör bedömning att med planerade bostads kvarter tätt intill P-buset kommer social kontroll av områdes allmänna ytor öka speciellt på kvällstid jämfört med situation idag även ifall det inte kommer finnas några centrumverksamheter.*
13. *Detaljplanen skapar förutsättningar men gestaltar inte miljön i detalj. Mer detaljerade gestaltning kommer studeras närmare i bygglovsskede.*

*Detaljplanen föreslår parken som komplement till de mindre gårdarna. Planbeskrivningen har kompletterats med resonemang om bostadsgårdar under rubriken Bostadsgårdar i kapitel 3 Konsekvenser.*

## **Boende på Silvåkragatan 9, diarienummer SBN-2019-832-88:**

Först vill jag skriva att jag är mycket positiv till att området bebyggs, staden förtätas och får växa. För vår del av staden kommer den nya bebyggelsen att tillföra mer liv och berika om den får byggas på rätt sätt.

Det finns ett par saker som inte riktigt är lösta i nuvarande förslag. Trafiklösning, högsta höjden på byggnaderna, anpassningen till befintliga byggnader och utbyggnadsordningen (map parkeringssituationen). Det är också viktigt vid en sådan omfattande utbyggnad att området föreskrivs att verksamhet, butiker, lokaler som tvingande och att dessa inte kan prutas bort av byggherren. Det ska bli mycket spännande att följa utvecklingen av området!

### Anpassning av skala och form till omgivningen i Johanneslust och Håkanstorp

Planuppdraget anger att "Den tillkommande bebyggelsen ska utformas i relation till omgivningen. Planarbetet bör säkerhetsställa en god anpassning med avseende på bebyggelsens skala, karaktär och struktur." I samma underlag sammanfattas gällande översiktsplan med "Befintlig byggnad inom Heliotropen 6 är utpekad som kulturhistoriskt särskilt värdefull i översiktsplanen. Likaså är radhusbebyggelsen väster om området samt Johanneslusts villabebyggelse norr om området. I planarbetet kommer bevarande av befintlig bebyggelse inom planområdet samt anpassning till omgivande bebyggelse med avseende på struktur, skala och karaktär att studeras." Vidare "I översiktsplanen anges täthetsgraden 3-4 för området. Området ligger kollektivtrafiknära och längs en bred huvudgata och inom området bedöms det därför finnas potential för den högre täthetsgraden 3 (ex. exploateringsstal 0.6-1.1)."

Planuppdraget har som syfte att planlägga för "ca 200-250 bostäder och ca 2-5000 BTA verksamheter såsom kontor och centrumverksamhet" och anger "bebyggelse i 2-5 våningar och i 5-6 kvarter". Det anges ingen BTA (bruttoarea i kvadratmeter), men planförslaget använder 100 kvm per bostad, så planuppdraget skulle som mest omfatta 25 000 + 5000 kvm (ej inkluderat p-huset).

Detaljplaneförslaget omfattar ca 38 000 kvm BTA inklusive eventuell centrumverksamhet (som inte är tvingande), sammanfattat till ca 380 bostäder. Det konstateras att detta ger ett exploateringsstal på 1.4 för hela det nya kvarteret, bryter man ner det till södra och norra delen så motsvaras det av 3.2 respektive 1.7. Som referens så har omgivande villa- och radhusområden ett exploateringsstal på 0.2 - 0.4. Bebyggelsen är planerad i 3 - 6 våningar, lite beroende på hur man tolkar utformningen på de lägre radhusliknande delarna (tillåtet med takvåning på även dessa).

I planförslaget finns det flera passager där det i text anges att hänsyn och anpassning har tagits till omgivande bebyggelse: "I planförslaget tas hänsyn till befintliga kulturmiljövärden genom att skalan närmast Johanneslustgatan och Genarpsgatan anpassats...", "Det överordnande syftet med regleringarna är att anpassa den nya bebyggelsen efter omgivningarna samt att skapa förutsättningar för en god boende- och stadsmiljö.". Vidare konstateras "Ett genomförande av detaljplanen innebär en förändring av stadsbilden i området, där de nya kvarteren kommer att utgöra en storskaligare och tätare struktur med en större andel flerbostadshus än omgivande radhus- och villabebyggelse." samt att "Ut mot Genarpsgatan och Johanneslustgatan återfinns de lägre bebyggelsehöjderna och de mindre volymerna för att orkestrera övergången mellan den nya och befintliga bebyggelsen."

Det är ganska stor skillnad på texterna och den faktiska utformningen av det nya området. Det finns väldigt goda ansatser, men skalan på det planerade är för stor. Detta blir också

tydligt om man ser till skillnaderna mellan vad översiktsplanen och planuppdraget anger till vad detaljplaneförslaget utmynnar i. Ser man till antal bostäder och BTA så är det med en faktor runt 1.5-2, sett till exploateringsstal så är det ännu högre.

Skalan är delvis anpassad in mot Johanneslustgatan och Genarpsgatan, där 4 av 6 huskroppar har en lägre höjd, men sedan går det brant uppåt. Som ett minimum borde samtliga byggnader ut mot befintlig bebyggelse hållas i likartad stil och höjd för att skapa en mjukare övergång från trädgårdsstaden till den tätare strukturen. **(1)**

#### Avsaknad av en helhetsbild, tex via planprogram

I diskussionerna i området har det konstaterats att det är svårt att sätta detaljplaneförslaget i sin rätta kontext då det saknas en helhetsbild (tex via ett planprogram) som definierar vad som ska hända på sikt med närliggande områden, framförallt då längs Sallerupsvägen öster och västerut men även för andra kvarvarande industriytor.

Det finns flera detaljer här som det hade varit intressant att höra bakgrunden till:

I planuppdraget omfattas hela Heliotropen 7 (där Ergo-huset och Akustikteknik finns idag), men i detaljplaneförslaget så lämnas halva denna fastighet utanför. Byggnaden måste rivras för att ge plats för den nya infarten och förlängningen av Smedstorpsgatan, men vad ska hända med den kvarvarande halvan som lämnas utan för den nya detaljplanen?

Detaljplanen vidare österut (DP5296, förskola+p-hus) har en genomförandetid som gått ut och eventuellt förlängts, finns det tankar på att byggena ska samordnas? **(2)**

Varför omfattas inte hela angränsande Sallerupsvägen (som är en del av samma detaljplan idag), så att det kan skapas en enhetlig gestaltning längs hela kvarteret? Till exempel visar illustrationsbilden på sid 7 korsningen Sallerupsvägen/Johanneslustgatan med en annan utformning än idag, men dessa ytor är inte med i detaljplanen. **(3)**

#### Trafik och parkering

Det hade varit intressant att höra hur tankarna gått med avseende på trafikering och de beräkningar som presenteras i förslaget. Den nya in/ut-farten på Sallerupsvägen som skapas genom förlängningen av Smedstorpsgatan planeras utformas som medlöpande, det vill säga att infart endast är möjligt för trafik österifrån och utfart endast in mot centrum.

Den trafik- och mobilitetsutredning som ligger till grund för detaljplaneförslaget har flera förenklingar och avgränsningar som leder till flera frågor:

Det finns en mycket stor risk att Smedstorpsgatan/Gärnsnäsgratan blir en smitväg mot Kirseberg/Bulltofta för att undvika rödljuset i Sallerupsvägen/Johanneslustgatan för trafik österifrån. Varför har inga aspekter på effekterna på trafikering utanför det direkta närområdet studerats?

Det anges att den nya in-/utfarten kommer att minska belastningen totalt sett på tex Genarpsgatan trots resorna till den tillkommande bebyggelsen, men har hänsyn tagits till trafikeringen i stort i området? Varför har man valt att bortse från de tre nyligen antagna detaljplanerna i direkt anslutning som oundvikligen kommer att generera en ökad trafik? **(4)**

Behovet av parkering inom hela detaljplaneförslaget avses att lösas genom P-huset i hörnet Smedstorpsgatan/Sallerupsvägen. Samtidigt så anger förslaget att dessa delar är planerade att byggas sist i processen på grund av aktiva rivningskontrakt, och dessutom måste marken här saneras innan bygglov kan beviljas. Det totala parkeringsbehovet beräknas enligt

förslaget till cirka 300 platser, vilket uppskattningsvis är samma som den totala kapaciteten för större delen av Håkanstorp och Johanneslust.

Hur är parkeringen för de först färdigställda delområdena tänkt att hanteras i väntan på att P-huset blir färdigt?

Hela trafiklösningen med belastning på omgivande gator bygger på att parkeringshuset är noden för all trafik i det nya området, hur ser situationen ut om färdigställandet av detta dröjer 5-10 år? (5)

Hur avser man att hantera diskrepansen mellan ett avgiftsbelagt parkeringsgarage och avgiftsfri gatumarksparkering i området? (6)

#### Centrumändamål och trygghetsskapande åtgärder

I detaljplaneförslaget så ges det möjlighet till att en del av BTA utnyttjas till centrumändamål: "Planförslaget medger ca 48 400 m<sup>2</sup> BTA, varav ca 37 750 m<sup>2</sup> BTA kan nyttjas för bostads-ändamål. Detta innebär att planförslaget medger ca 380 bostäder (à 100 m<sup>2</sup>). Motsvarande ca 13 000 m<sup>2</sup> BTA av byggrätterna för bostadsändamål kan även nyttjas för centrumändamål, och utöver detta finns byggrätter på ca 10 650 m<sup>2</sup> BTA som kan nyttjas för parkerings- eller centrumändamål."

Planbestämmelsen har inte utformats tvingande och det är därför upp till exploitören huruvida den vill uppföra centrumbebyggelse eller ej, och byggherrar tenderar att bygga så mycket bostäder som möjligt särskilt i ett sådant här lägen i staden. Det är framförallt viktigt med centrumverksamhet i bottenvåningarna i exponerade lägen (som ut mot Sallerupsvägen) i linje med vad som står i översiktsplanen och den allmänna politiska viljan i Malmö stad.

Finns det en god anledning till att det inte är tvingande med centrumändamål? (7)

Hur skulle en tvingande andel centrumverksamhet påverka tryggheten i tex de utsatta delarna av parkeringshuset? (8)

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Gavlarna på de byggrätter som vänder sig mot Genarpsgatan sänks från 14 meter till 11 meter (från 4 vån till 3 vån), så att alla bebyggelse utgör 2 våningshus längs Genarpsgatan med undantag av 2 gavlar som möjliggör bebyggelse i 3 vån. För de lägre byggrätterna längs Genarpsgatan införs planbestämmelsen om sadeltak – takvinkeln får vara mellan 35 och 45 grader, för att bättre anpassa byggnadsvolymer till befintliga villor och skapa en ännu mjukare övergång.*

*I översiktsplanen anges en schablon för exploateringsgraden, och i detaljplaneskedet studeras den enskilda platsens förutsättningar. Inför planuppdraget gjordes en uppskattning av antalet bostäder som detaljplanen skulle kunna generera. Under planarbetet har strukturen studerats och utvecklats vidare. Arbetets fokus har varit att uppnå en lämplig struktur, snarare än en viss exploatering. Det finns många faktorer som avgör exploateringsstalet för ett område, t.ex. val av parkeringslösning. Dessutom har Malmö stad bostadspolitiska mål. När det förtäts och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafiknära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.*

2. *Området öster om kvarteret Heliotropen är utpekad för utveckling av blandad stadsbebyggelse i översiktsplanen. När intresse finns hos fastighetsägarna i närområdet kan området komma att detaljplanläggas. Strukturen som föreslås har tagit hänsyn till en vidare utveckling, bland annat genom placering av parkeringshuset och den nya anslutningen till Sallerupsvägen.*

3. *Ombyggnad av Sallerupsvägen förutsätter inte en ny detaljplan eftersom gatan redan är reglerad som allmän plats. Kostnader för ut och ombyggnad av allmän plats (såsom ombyggnaden av Sallerupsvägen) förhandlas, regleras och tas ut som gatukostnader i exploateringsavtal som tecknas mellan fastighetsägare och kommunen. Gatukostnader kan endast tas ut för åtgärder som är avsedda att tillgodose områdets behov.*
4. *Trafikflödena i området (som ligger till grund för Trafik- och mobilitetsutredning) bygger på en flödesmodell för hela Malmö staden som i sin tur bygger på trafikmätningar av de större flödena och uppskattningar av tillkommande trafik från området. I dagens flödesberäkning ingår även tillkommande trafik för nyligen antagna detaljplaner i närområde.*  
*Enligt flödesberäkningarna i Trafik- och mobilitetsutredning kommer flöden på Smedtorpsgatan (norr om Genarpsg.) inte att öka märkbart i samband med den nya exploateringen. Dock om det visar sig att trafikflödet ökar väsentlig kan det vara aktuellt med en hastighetsdämpandeåtgärd t.ex. att höja upp gatan strax norr om korsningen Genarpsgatan/Smedtorpsgatan för att göra den mindre attraktiv för smittrafik, det finns även möjligheter att om problemet kvarstår att förbjuda för genomfartstrafik på Smedtorpsgatan. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Trafikkonsekvenser i kapitel 3 Konsekvenser med förslag för hastighetsdämpande åtgärd.*
5. *Avsikten är att bilparkering ska lösas i planerade p-bus. Det är troligt att vissa bostäder kommer innan p-bus byggs. Vid bygglov behöver exploatören redovisa hur parkeringsbehovet ska lösas. Parkering ska lösas på kvartermark i eller i anslutning till planområdet. I det här fallet avses parkeringsplatser på Friskis och Svettis parkering upplätas tillfälligt tills dess att parkeringshuset är färdigställt.*
6. *Detaljplanen styr inte frågor angående parkeringsavgifter. Däremot är staden uppmärksam på problematiken och zonererna för avgiftsbelagd gatuparkering/boendeparkering har succesivt börjat utökas utanför innerstaden som en lösning på detta. Det finns i dagsläget inga planer på att införa avgiftsbelagd gatuparkering/boendeparkering i Johanneslust/Håkanstorp, men möjligheten finns i framtiden om det bedöms motiverat.*
7. *Enligt översiktsplanen ska Sallerupsvägen på sikt utvecklas till en stadshuvudgata med en stadsmässig framtoning. Det aktuella området är dock inte utpekad som centrumområde i översiktsplanen i dagsläget. Stadsbyggnadskontoret har därför gjort bedömning att det inte finns tillräckligt med stöd för att införa en tvingande bestämmelse för centrumverksamheter. Detaljplanen reglerar möjligheterna till att skapa bra förutsättningar för en framtida utveckling av byggnaderna. Detaljplanen har justerats så att byggrätterna mot Sallerupsvägen ska anpassa bottenvåningen genom planbestämmelsen f<sub>4</sub> - rumshöjden i minst 30% av bottenvåningens BTA får inte understiga 3,5 m. Ovankant av bottenvåningens bärande hjälklag ska ansluta till markens nivå mot gata. Detta innebär att det blir enklare att omvandla bottenvåningen till verksamhetslokaler när behov uppstår. Risken med tvingande planbestämmelsen är att om behov är inte tillräckligt det kommer stå tomma lokalerna som bidrar inte till trivsel eller säkerhet på angränsande gator.*
8. *Stadsbyggnadskontoret ser positivt på att delar av parkeringshuset nyttjas för centrumändamål. Det skulle kunna innebära till en ökad aktivering av gaturummet och därmed bidra till känslan av ökad trygghet. Därmed bedömning är att med planerade bostads kvarter tät intill P-buset kommer social kontroll av områdes allmänna ytor öka speciellt på kvällstid jämfört med situation idag även ifall det inte kommer finnas några centrumverksamheter.*

**Boende på Revingehedsgatan 1-33, Smedstorpsgratan 71-93 (brf Bärnstenen),  
diarienummer SBN-2019-832-89:**

Inledning

Föreningen önskar framföra att man generellt tycker det är positivt att området längs Sallerupsvägen bebyggs, dock önskar vi inledningsvis understryka vikten av så sker med hänsyn till områdets befintliga karaktärsdrag avseende både kulturmiljö och stadsbild, liksom med hänsyn till erfarenheter från andra motsvarande områden, speciellt med tyngdpunkt gällande på miljö och sociala betingelser. Föreningen samlade bild är att helhetsbedömningen som Malmö stad har gjort för den aktuella detaljplanen inte fångar upp dessa på ett adekvat sätt och detta trots att staden har en hel arsenal av verktyg för att styra mot sin vision för området. Nedan beskrivs de punkter där denna bedömning blir extra tydlig.

Planprogram

Helhet för området saknas. Ett planprogram skulle ge möjligheten till ny stadsentré, men då måste båda sidorna av Sallerupsvägen måste beaktas, samordnas, och inte som nu endast den ena, ja t.o.m. endast delar av den ena sidan. Föreningen förordar i sitt samrådssvar ett planprogram som ser helheten, d.v.s. hela området ses i ett större sammanhang. **(1)**

Kraftig ökad trafik, risk för nya genomfartsleder liksom trafikbuller

Med planerna skapas risk för kraftig ökad trafikmängd, liksom att Johanneslustgatan blir en ny genomfartsled, och på sikt även den planerade nya sträckningen för Smedstorpsgratan, som definitivt inte är planerad med detta för ögonen. Just Smedstorpsgratan ligger i direkt anslutning till bostäder med stor påverkan från framtida trafikbuller. **(2)**

Kraftig ökad trafik, behovet av parkering

Enl. nuvarande planer skapas i storleksordningen 380 bostäder av olika storlek, med utgångspunkt från rikssnittet 2,2 personer per bostad (SCB 2018) ökar antalet boende med +800 personer i området. Ännu högre om man utgår från siffrorna för Malmö resp. den aktuella upplåtelseformen, hyresrätt. Om man tittar på nuvarande antalet boende i hela Kirseberga handlar det 16.442 personer (från Malmö Statistikunderlag 2017). Om man tittar på området Johanneslust 1.235 personer (från Malmö Statistikunderlag 2017), d.v.s. en ökning på drygt 60%. Som en konsekvens av detta sker även en ökning av både trafik och antalet fordon. Dessa fordon skall parkeras. Ett parkeringshus, är ekonomisk och ger många p-platser på liten yta, men fel placerat, ger det tyvärr inte gångavstånd. 2020 är gångavstånd en grundförutsättning för att en funktion skall nyttjas, oavsett om det gäller kollektivtrafik eller parkeringshus. Konsekvensen i detta fall - ökat nyttjande av gatuparkering i ett område med redan begränsade möjligheter. **(3)**

Helhet och stads- och landskapsbild

Kulturmiljön har beskrivits i planbeskrivningen som viktig att beakta och bevara vid förändring. Viktigt är att se stadsbyggnad i sin helhet och inte som enskilda objekt. Vilket också finns reglerat i PBL 2 kap om att bebyggelse ska utformas och placeras på den avsedda marken på ett sätt som är lämpligt med hänsyn till bl.a. stads- och landskapsbild. Enligt PBL och Boverket ska utgångspunkten vara att åtgärderna ska tillföra helhetsbilden positiva värden och inte förvanska egenskaper som är värda att bevara. Enligt Boverket ska stora krav på anpassning kunna ställas inom eller i närheten av sådana bebyggelseområden som är särskilt värdefull från historisk, kulturhistorisk, miljömässig eller konstnärlig



synpunkt. Nya byggnader ska i sådana fall placeras och utformas så att de anpassas till de särskilda värdena som bebyggelsemiljön eller den enskilda byggnaden har.

Tydligt är att samrådsförslaget inte arbetats fram genom ett helhetsgrepp, vilket medför stora problem för områdets sammantagna helhet. Exempel på detta är de enskilda 5 ½ våningshuset i relation till befintlig bebyggelse. 5 ½ våningshuset som ett punkthus har arbetats fram som ett enskilt objekt och man har inte sett huset i sitt sammanhang eller som en helhet med befintlig bebyggelse.

Helheten, arvet från 40-talets grannskapsenheter och stadsbyggandsidealet från den tiden är lika värdeskapande för bebyggelsen som att bevara fasadmaterial, utformning och detaljeringsnivå.

### Intrång

Man anger i planbeskrivningen på flera ställen att den nya bebyggelsen placeras på ett respektavstånd till befintliga fastigheter. Avståndet mellan befintliga fastigheter och ett 5 ½ våningshus visar tydligt på att denna respekt saknas. Befintliga villorna och dess trädgårdar är närmre 100 år gamla. Befintlig villabebyggelse visar ett klassiskt stadsbyggandsideal från den tiden. Förhållande mellan gata och byggnad och byggnad och byggnad finns bevarat och är mycket signifikant för området. Det är också ett stadsbyggnadsgrepp som gör området attraktivt och trivsamt både för de som bor i området och för de som passerar och besöker området.

En byggnadsvolym i 5½ våning är ett stort ingrepp och intrång för de enskilda fastighetsägarna som gränsar till planområdet och på så nära avstånd blir det också ett "intrång" i dessa fastigheter.

### Höjder

Det som väcker mest frågor är lämplighetsbedömningen av den bebyggelse som föreslås uppföras. När man tittar på vad Malmö Stad i stor, och då i synnerhet motsvarande områden, står det ej att finna exempel på 5 ½ våningsbyggnader som har placerats på ett så när avstånd från en befintlig fastighet. Varför har man gjort bedömningen att detta är lämpligt just i detta område, men inte i ex. Limhamn där lägre volymer föreslagits/föreslås.

### Arkitekturstaden Malmö, Tillägg till översiktsplanen för Malmö och Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad.

I planbeskrivningen skrivs att enligt programmet Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad så är rekommendationerna att hänsyn ska tas till platsens karaktär vid förändring och komplettering och att just småskaligheten ska vara den gemensamma nämnaren. I tillägget till översiktsplanen har man utgått från 9 teser. En av dem är tesen arkitektur ska gestaltas i relation till sin omgivning. I tesen beskriver man bland annat att: "både byggnader och stadsrum ska utformas med ett medvetet förhållningssätt till den mänskliga skalan. Det innebär att utformning och dimensioner såsom bebyggelsehöjder, fasadlängder, gatubredder och kvarterstorlekar relaterar till den mänskliga kroppens storlek och sinnenas räckvidd." "Variation ska eftersträvas inom ramarna för den helhet som utmärker en plats. Gamla byggnader och historiska spår ska bevaras i största möjliga mån för att främja funktionsblandning och skapa rika miljöer. En tät bebyggelse med relativt jämna byggnadshöjder kan minska vindens negativa inverkan på gator och platser. Uppstickande höga hus behöver placeras och utformas så att de inte ger upphov till turbulens och starka vindar i gatunivå."

Frågan som väcks blir då hur Malmö stad kan påstå att det förslag som nu presenterats med byggnader på 5 ½ våning kan anses förenligt? En annan fundering blir, varför Malmö stad tar fram sådana strategier om de inte följs, ligger till grund eller ger stöd i detaljplaneringen? (4)

### Enskilda och allmänna intressen

Enligt lagstiftningen är en av de viktigaste lämplighetsbedömningarna som ska göras vid framtagande av en ny detaljplan att väga enskilda och allmänna intressen. Som vi ser det utgör det allmänna intresset i det här fallet av kulturmiljön samt det bostadsförsörjningsansvar som kommunen har genom att i Malmös fall framförallt bygga fler bostäder.

De enskilda och allmänna intressena är vad vi kan se:

- De enskilda intressena är fastighetsutvecklarens, i detta fall Lifra och MKB, intressen av att bygga fler bostäder för att helt enkelt tjäna pengar.
- Det enskilda intresset utgörs också av enskilda berörda fastighetsägares intressen av dels deras fastighetsvärden men även sin boendemiljö både på den enskilda fastigheten och i området.
- Malmö har sedan lång tid bostadsbrist vilket alla vet och politiker ytterst har ansvar för genom att få igång ny bostadsproduktion. Bostadsförsörjningsansvaret utgörs i det här fallet av ett allmänt intresse.
- Det allmänna intresset är också bevarande av kulturmiljön vilket i det här fallet är en sammanhållen bebyggelse från 40-talet som i stora delar är intakt.
- Det finns även ytterligare ett allmänt intresse vilket har att göra med god helhetsverkan vilket regleras i Plan- och bygglagen. PBL ställer krav på att byggnader ska utformas med hänsyn till platsens värden och kvaliteter.

De enskilda och allmänna intressena ska vägas mot varandra. Enskilda intressen ska också vägas mot andra enskilda intressen liksom att olika allmänna intressen ska vägas mot varandra.

I den aktuella detaljplanen står de allmänna intressena om god helhetsverkan och bevarande av kulturmiljö mot det allmänna intresset av att skapa förutsättningar för fler bostäder. Där det allmänna intresset om fler bostäder helt får företräde.

För att fastighetsutvecklaren ska få ut så mycket av byggnationen som möjligt anser de att de måste bygga en hög byggnad för att ”få ihop projektet” eller tjäna så mycket pengar som möjligt. Detta betyder att Malmö kan få fler bostäder byggda om man tillåter fastighetsutvecklare att bygga väldigt tätt. Detta utgör ett av de enskilda intressena.

Det andra enskilda intresset är i det här fallet fastigheterna(ägarna) i området. Ett intresse att bibehålla de positiva förutsättningarna så långt som möjligt. Vilket i förlängning dels betyder att fastighetsvärde inte sjunker utan håller sig på samma nivå eller t.o.m. ökar något, men också boendemiljön, d.v.s. trivsel sitt boende, fastighet och område, grunden när man fattar ett av några stora beslut i livet

Den aktuella planen tycks sakna denna avvägning helt eller delvis:

- ingen avvägning mellan de allmänna intressena
- ingen avvägning av de enskilda intressena
- än mindre en avvägning mellan den allmänna intressena mot de enskilda intressena.

Föreslagna fastigheter visar inte någon hänsyn till den befintliga bebyggelsens skala eller kulturhistoriska värden, än mindre för området i stort. **(5)**

## Översiktsplanen

Enligt översiktsplanen redovisas planområdet som ny blandad stadsbebyggelse och omges av småhusbebyggelse och enligt översiktsplanens rekommendationer ska hänsyn tas till platsens karaktär vid förändring och komplettering.

Det aktuella förslaget har inte tagit hänsyn till intilliggande områdes generella småskaligheten eller den befintliga platsens karaktär.

Enligt planhandlingarna verkar det som att man endast har utgått från perspektivet Sallerupsvägen, och att gatan utgör stomlinjenät för kollektivtrafik, och att man därför har accepterat en hög byggnad. Detta utgör ett stort problem då man inte tagit hänsyn till övriga närliggande fastigheter och befintliga stadsstrukturer.

Utifrån vad som kan utläsas står det inget i översiktsplanen att man på stadshuvudgator ska eftersträva en viss höjd på bebyggelsen. Det är inget som säger att en stadshuvudgata, som Sallerupsvägen utgör, måste ha höga bebyggelsehöjder. Det finns flera fina exempel på stadshuvudgator där det finns lägre bebyggelsehöjder. Många gånger är det istället blandningen av olika funktioner som gör en gata till en huvudgata. **(6)**

## Fastighetsägarna

Kan höjden på de fastighetskroppar som föreslås bli 5 ½ våning härröra sig från fastighetsekonomiska aspekter? Även om ekonomin i en lägre fastighetskropp inte går att få ihop enligt nuvarande fastighetsägare är det viktigt det ekonomiska intresset inte får styra planeringen. I PBL finns inget om att man ska ta hänsyn till en enskild fastighetsägares ekonomiska intressen eller för den delen vinstkrav vid planering. Detaljplanen utgör ett juridiskt dokument som säger vad fastigheten (marken) får användas till. Risken är att en fastighet när som helst kan säljas till annan aktör som tar över och som kan ha andra ekonomiska intressen, eller andra fastighetutvecklingsidéer än den nuvarande.

## Slutsatser

En byggnation med mer begränsat antal våningar, är en bättre bedömning och avvägning mellan allmänna och enskilda intressen, som skulle adressera och hantera många av de uppenbara riskerna som finns inbyggda i planerna. Det skulle enligt beräkningar, utifrån vad som kan utläsas av planhandlingarna, med relativt begränsade reduktioner avseende bygghöjd, ändå kunna åstadkommas. Känslan som infinner sig är att det allmänna intresset att bygga maximalt antal lägenheter väger tyngre för Malmö Stad än både kulturmiljöintresset, stadsbilden och de olika fastighetsägarnas intressen.

Blotta vetskapen om att det finns minst sagt rimliga andra alternativ borde leda till en förnyad översyn där dessa genomlyses. **(7)**

## Malmö Stads tydliga visionen försvinner

Visionen för området i stor och planområdet i synnerhet tappas i processen. Malmö Stad med sin verktygslåda av styrmedel väljer så här långt i processen att av någon anledning inte nyttja dessa.

Exempel på detta:

- trots den positiva beskrivningen av befintlig verksamhet, en mångfald av aktiviteter och arbetsplatser, liksom tydligheten i ytterligare behov av centrumverksamhet i planområdet, används mycket mjuka skrivningar ex. ”medger användning”/”kan nyttjas”/”eventuella centrumfunktioner” istället för styrande skrivningar mot visionen för området. **(8)**

- trots analysen kring ett ickenyttjandet av P-huset, blir det ingen konsekvens utan man stannar vid analysen och ett konstaterande av att det finns en risk. Än mer anmärkningsvärt, då erfarenheter finns från andra projekt/områden. Varför? **(9)**

- planen öppnar för höga byggnader på det aktuella planområdet, enl. planen upp till 5 ½ våningar. 5 ½ våningar är högt, för detta område t.o.m. mycket högt. Än blir frågan varför Malmö Stad överlåter beslutet i sin helhet till de aktuella fastighetsägare och de ekonomiska kalkylerna, istället för att följa sina egna riktlinjer? **(10)**

- mixade upplåtelseformer skapar större delaktighet och engagemang. Planområdet kommer endast erbjuda hyresrätter, varför? Åter visar erfarenheter från andra projekt/områden att en mixad upplåtelseform långsiktigt garanterar ett väl fungerande (bostads)område. **(11)**

Varför använder i Malmö Stad inte sina möjligheter till styrning mot sin egen vision? **(12)**

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Det finns pågående planarbete på båda sidor av Sallerupsvägen. Det finns parallellt detaljplanarbete på kvarter Krassen på södra sida av Sallerupsvägen (Dp5682). Planbeskrivningen har kompletterats med resonemang om pågående planering söder om Sallerupsvägen under rubriken Stadsbild och landskapsbild i kapitel 3 Konsekvenser. I planarbete har även analyserats sträckan av Sallerupsvägen från Riseberga-Videdal till Värnhem som lett till vald skala och struktur.*
2. *I Översiktsplan för Södra Kärseberg visas en planerad ny stadshuvudgata som förbinder Sallerupsvägen med Södra Bulltoftavägen (i förlängning av Scheelegatan) och nya gång- och cykelförbindelser som förbinder Johanneslust med Ellstorp och Järnvägsverkstäderna.*

*Enligt flödesberäkningarna i Trafik- och mobilitetsutredning kommer flöden på Smedtorpsgatan (norr om Genarpsg.) inte att öka märkbart i samband med den nya exploateringen. Dock om det visar sig att trafikflödet ökar väsentligt kan det vara aktuellt med en hastighetsdämpandeåtgärd t.ex. att höja upp gatan strax norr om korsningen Genarpsgatan/Smedtorpsgatan för att göra den mindre attraktiv för smittrafik, det finns även möjligheter att om problemet kvarstår att förbjuda för genomfartstrafik på Smedtorpsgatan. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Trafikkonsekvenser i kapitel 3 Konsekvenser med förslag för hastighetsdämpande åtgärd.*

3. *För att utreda konsekvenser av framtida trafiken framtogs Trafik- och mobilitetsutredning som använder trafikprognos för år 2040 för hela Malmö. Även i bullerberäkning används trafikprognos för år 2040.*

*P-busets placering är vald nära Sallerupsvägen för att förkorta körvägen och minska biltrafik i bostadsområdet. Avsikten med föreslagna placering är också att minska påverkan för befintliga småhusområden. Dessutom vald placering av parkeringsbus ger bättre förutsättningar för användning av kollektivtrafik. 200meter anser stadsbyggnadskontoret som ett gånganstånd.*

4. *Gavlarna som vänder sig mot Genarpsgatan sänks från 4 våningar till 3 våningar. Genarpsgatan får en kombination av de befintliga villorna i 1+1 våning, nya radhus i 2+1 våning och två gavlar av flerfamiljehus i 3+1 våning som enligt stadsbyggnadskontorets bedömning är bra blandning ur bostadstypologi och höjdsättningsynpunkt. För de lägre byggrätterna längs Genarpsgatan införs planbestämmelsen om sadeltak – takvinkeln får vara mellan 35 och 45 grader, för att bättre anpassa byggnadsvolymer till befintliga villor och skapa en ännu mjukare övergång.*

*Malmö stad har bostadspolitiska mål. När det förtätas och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafikenära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt. Stadsbyggnadskontoret gör*

bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.

5. *Detaljplan är ett direkt uttryck av de avvägningar som stadsbyggnadskontoret gör. Bostadspolitiska mål, stadsbilden (omvandling av Sallerupsvägen) och effektivt markutnyttjande vägs mot kulturhistoriska värdena och boendekvalitéer. Malmö kommer att få ca 380 lägenheter på nuvarande industritomt, Sallerupsvägen får mer stadsmässig framtoning, kulturhistoriska värdena värnas genom anpassade byggnadshöjder och utformning längs Genarpsgatan och Johanneslustgatan, samt bevarande äldre byggnad i planområdet. Fastighetsutvecklarens enskilda intresse vägs mot intressen av andra fastighets ägare i område och ses till att projekt är genomförbart och att den inte skapar direkt betydande olägenhet till de andra (som visat i solstudie, skyfallsutredning, bullerutredning, trafik- och mobilitetsutredning).*
6. *Detaljplaneområdet för Heliotropen 6 m.fl. ingår i verksamhetsområden enligt Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad. Översiktsplan anger ny blandad stadsbebyggelse för aktuellt området. Med andra ord uttrycker översiktsplan en tydlig intention att omvandla befintligt industriområde till blandad stad. Dessutom ska enligt översiktsplanen Sallerupsvägen på sikt utvecklas till stadshuvudgata med en stadsmässig framtoning. Det finns inte några riktlinjer för absoluta byggnadshöjder när man tänker stadsmässighet, däremot använder man relation mellan byggnadshöjd och gatubredd som en viktig stadsgestaltungsprincip. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att detaljplanen bidrar till genomförande av översiktsplanens visioner och har anpassats till sin omgivning.*
7. *Även om det oftast ligger konkret projekt till grund av detaljplan ser stadsbyggnadskontoret till att detaljplanen skapar flexibelt och robust struktur som håller hög kvalitet i längre perspektiv. Avsikt är att skapa framåtblickande struktur som är tålig mot förändrade ägarskap, arkitekt, men också mot teknikutveckling, ökning av befolkningen, förändrade samhällsekonomiska situation etc.*
8. *Det aktuella området är inte utpekad som centrumområde i översiktsplanen i dagsläget. Stadsbyggnadskontoret har därför gjort bedömning att det inte finns tillräckligt med stöd för att införa en tvingande bestämmelse för centrumverksamheter. Detaljplanen reglerar möjligheterna till att skapa bra förutsättningar för en framtida utveckling av byggnaderna. Detaljplanen har justerats så att byggrätterna mot Sallerupsvägen ska anpassa bottenvåningen genom planbestämmelsen  $f_4$  - rumshöjden i minst 30% av bottenvåningens BTA får inte understiga 3,5 m. Ovankant av bottenvåningens bärande bjälklag ska ansluta till markens nivå mot gata. Detta innebär att det blir enklare att omvandla bottenvåningen till verksamhetslokaler när behov uppstår.*
9. *Se svar på fråga 3*
10. *Se svar på fråga 4*
11. *Avsikt med detaljplanen är också att komplettera befintligt område med bostadstyper och storlekar som saknas i området för att öka social diversitet och integration.*
12. *Se svar på fråga 6*

#### **Boende 1 på Sländgatan 12, diarienummer SBN-2019-832-90:**

Som boende i Håkanstorps villaområde och ser vi nu att en kulturhistoriskt värdefull miljö ska bli fördärvad. Området är karaktärsfullt med arkitektoniska och socialhistoriska värden. Hjärtat av Håkanstorp och Johanneslust ska nu delas av definitivt och sprängas sönder av en tråkig förort, där man pressat in massor av höghus. Det är en skoningslöst förändrande

utbyggnad som påminner om 1960-talets estetik. Man bygger medvetet gårdar som har snålt med solljus och lägenheter med begränsat dagsljus. Ett dominerande parkeringshus i sann Le Corbusier-anda kröner det hela.

För hundra år sedan fick arbetare på Yllefabriken möjlighet köpa ett eget hus. Arbetare som bodde trångt och mörkt, fick en chans till ett eget hem och trädgård i områdena Håkanstorp, Johanneslust och Rostorp. I köpekontrakten, specificerades det noga hur husen skulle dimensioneras och placeras på tomten. I kontrakten kan man läsa:

”Inom området får icke uppföras hus, avsedda för mer än en eller i särskilda fall högst två familjer.”, ”... får ... icke innehålla mer än en våning, förutom källare och vind, vilken senare dock må inredas till boningsrum.”

Man ville komma ifrån mörka lägenheter, trångboddhet och ohälsa. Man kan se det på sjukhusens placering, det skulle vara ljust och luftigt. Ett tänk som återigen är aktuellt, just i dessa pandemi-tider. Trångboddheten är förknippat med ohälsa.

Nu gör Malmö stad en historisk kullerbytta och bygger tätt och mörkt igen!

Jag tror inte detta projekt kommer att höja statusen på vårt område, utan tvärtom.

#### 1) Stilbrott och historielöshet

Det står på flera ställen i dokumentet att "det ska tas hänsyn till omkringliggande bebyggelse". Det är precis det vi saknar när man tittar på skissen! För på vilket sätt tar denna byggnad hänsyn till sin omgivning?

Det blir en ny utformning som helt saknar förankring i den nuvarande bebyggelsen och skalan. Den nya bebyggelsen bryter av mot den befintliga på ett brutalt sätt. Modernistiska, fantasilösa lådor som inte passar med redan befintliga hus. Det relativt nybyggda Boklok Sommarlusten brevid Friskis och Sveltis på Johanneslust har en helt annan prägel och följer traditionen med de populära radhusen i engelsk stil. **(1)**

#### 2) Förort

Denna plan förändrar karaktären på hela området som domineras av villor och radhus, till ett höghusområde, där man pressat in hus. Attraktionskraften minskar. Man bebygger även grönområdena, som ju är det attraktiva med att bo här!

#### 3) Skalan

Högsta huset blir 17,5 meter! 6 våningar ("5 våningar med möjlighet till en indragen våning utöver detta.") En totalt överdriven skala som skapar problem och för tankarna till 60-talets miljonprogram.

#### 4) Ekonomiska intressen

Vad händer med vårt område när det förvandlas till höghusförort? Radhus- och småhusområden är attraktiva. När fastighetsutvecklaren ska få ut så mycket av byggnationen som möjligt måste de bygga en hög byggnad för att "få ihop projektet" och tjäna in kostnaderna. Detta betyder att Malmö kan få fler bostäder byggda om man tillåter fastighetsutvecklare att bygga väldigt tätt. Men när områdets luftiga och gröna karaktär försvinner, påverkas hela området negativt och våra villor sjunker i värde. Vill man bo granne med parkeringshus och höghus? Helst inte. Men kanske är det i dag accepterat att byggherrarna bygger sina egna varumärken utan att någon hänsyn tas till omgivningen?

#### 5) Höghus vs Småhus

Folk vill bo i småhus. Förra året skedde ett trendbrott. Fler flyttade ut från t ex Stockholms län än vad som flyttade in. Barnfamiljer flyr den täta storstaden.

På andra ställen i Malmö förtätar man villaområden, fast med radhus i 2 våningar. Varför är just Håkanstorp/Johanneslust så brutalt utsatt för höghus på denna lilla tomt? Varför är kraven på så stark förtätning högre här än på andra ställen? Riktigt så långt går man inte på andra ställen (t ex Rosengård 130:250) **(2)**

#### 6) Mörka utsikter

Täthetsgraden och hushöjder på 17,5 meter ger mycket skugga och gör det svårt att uppfylla Boverkets krav på dagsljus i lägenheterna. Sol endast på sommaren. Även den planerade "parken" på 1200 kvm får begränsat med dagsljus. **(3)**

#### 7) Pandemier

Täthetsgraden i byggandet har fått sig en törn redan innan coronapandemin, som i Hagastaden i Stockholm där man lyft bristen av utrymme mellan husen. Täthet och trångboddhet är kopplat till hygien och även smittspridning. **(4)**

#### 8) Missprydande parkeringshus

Ett frapperande fult, högt parkeringshus för bilar skulle bli den mest dominerande byggnaden. Hur är det ens möjligt? Borde man inte istället uppmuntra cykling och kollektivåkande? Själva cyklar vi varje dag till våra jobb för att värna miljön, så får vi ett parkeringshus som utsikt från vår tomt! **(5)**

#### 9) Skyfall

Fler åtgärder bör genomföras för att hindra att ökad förhårdning (asfaltering, stenläggning) som leder till översvämningar vid skyfall. Avloppen i området är ålderstigna och underdimensionerade. **(6)**

#### 10) Gatubilden

Varför är husen utåt gatan så höga? Enligt översiktsplanen ingår området i det område som klassas som småskalig bebyggelse, med befintlig stadskaraktär och enligt översiktsplanens rekommendationer ska hänsyn tas till platsens karaktär vid förändring och komplettering. Den småskaliga bebyggelsens gröna prägel med uppvuxen växtlighet i trädgårdar och på förgårdar ska behållas.

Det aktuella förslaget har dock inte tagit hänsyn till varken småskaligheten eller den befintliga platsens karaktär. Enligt planhandlingarna verkar det som att man endast har utgått från perspektivet Sallerupsvägen, och att gatan utgör stomlinjenät för kollektivtrafik, och att man därför har accepterat höga byggnader. Detta utgör ett stort problem, då man inte tagit hänsyn till övriga närliggande fastigheter och befintliga stadsstrukturer.

Som vi kan utläsa det står det inget i översiktsplanen att man på stadshuvudgator ska eftersträva en viss höjd på bebyggelsen, det anges endast en täthet. Det står endast att tätheten för detta område ska vara 0,6-1,1 i e-tal. Det är inget som säger att en stadshuvudgata, som Sallerupsvägen utgör, måste ha höga bebyggelsehöjder. Det finns flera fina exempel på stadshuvudgator där det finns lägre bebyggelsehöjder. Många gånger är det istället blandningen av olika funktioner som gör en gata till en huvudgata.

Sallerupsvägens övriga bebyggelse utgörs av radhus och 2-4 våningshus. Vid Heliotropen blir det en abrupt höjdskillnad som skiljer ut sig väldigt mycket och med dramatik. Småskaligheten går helt förlorad! Att detaljplaneringen förenklas av storskalighet är inte skäl att låta den bli riktlinje för stadsutveckling och bostadsbyggande.



Planerna för Heliotropen är vår tids miljonprogram, genomdrivna så här långt förmodligen på grund av politikernas ångest över bostadsbristen, byggbolagens vinstkrav och att man väljer att blunda för att en lägre radhusbebyggelse på den här trånga platsen hade passat bättre in. I stället för att förtäta sönder de stadsdelar som fungerar väl och där människor redan trivs, borde politiker och samhällsplanerare försöka skapa fler av samma slag.

Om planerna förverkligas, kommer den nya förorten Heliotropen väcka exakt samma sorts kritik i framtiden som delar av miljonprogrammet får i dag: "Hur kunde ni?" (7)

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Gavlarna som vänder sig mot Genarpsgatan sänks från 4 våningar till 3 våningar. Genarpsgatan får en kombination av de befintliga villorna i 1+1 våning, nya radhus i 2+1 våning och två gavlarna av flerfamiljehus i 3+1 våning som enligt stadsbyggnadskontorets bedömning är bra blandning ur bostadstypologi och höjdsättningsynpunkt. För de lägre byggrätterna längs Genarpsgatan införs planbestämmelsen om sadeltak – takvinkeln får vara mellan 35 och 45 grader, för att bättre anpassa byggnadsvolymer till befintliga villor och skapa en ännu mjukare övergång.*
2. *Staden har bostadspolitiska mål. När det förtätas och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafiknära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt. I varje område görs det plats-specifika bedömning av unika förutsättningar. Detaljplanen skapar bra förutsättningar bl.a. för att bygga radhus (t.ex. längs Genarpsgatan). Vid förtätning är det också viktigt att komplettera befintligt område med bostadstyper och storlekar som saknas i område för att öka socialdiversitet och integration. P-husets placering är valt längs bort från befintliga villorna och radhus. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.*
3. *Förutsättningarna för att klara dagsljuskraven inom den planerade bebyggelsen bedöms som tillfredsställande. Mer detaljerade dagsljusutredningar kommer genomföras i bygglovsskede. Parken planeras vara ca 2500m<sup>2</sup> stor.*
4. *Enligt Malmö stads översiktsplan så är en inriktning att vi ska planera för en "nära, tät och grön" stad innanför Yttre Ringvägen. På detta sätt ska vi skapa en mer flexibel och yteffektiv stad med målet att spara den bördiga åkermarken i stadens utkant.*
5. *Malmö stad uppmuntrar gång-, cykel- och kollektivtrafik genom bl.a. planera i kollektivtrafik- och centrumnära läge, planera cykelparkering och busshållplatser närmare till bostadscentrer än bilparkering, ingen bilparkering på mark (undantag bilplatsbehovet för rörelsehindrade) etc. Detaljplan anger viss flexibilitet i byggrätt för p-bus genom CP<sub>1</sub> bestämmelser, där andel av centrumverksamheter och p-bus kan väljas efter verkligt behov. Avsikt med p-bus är också att det kan omvandlas i framtiden om förutsättningar för parkeringsbehov förändras.*
6. *I planarbete togs Skyfallsutredning fram (Tyréns, 2020 06 03) som visar att med planerade åtgärder kommer planens genomförande inte påverka skyfallsituationen i området negativt. Med andra ord kommer allt regnvatten som genereras på planområdet vid skyfall tas hand om inom på planområdet. Planbeskrivningen har kompletterats under rubriken Dagvatten och skyfallsbantering i kapitel 2 Planförslag samt under rubriken Skyfall i kapitel 3 Konsekvenser. Dessutom medger planen högsta hårdgöringsgrad av 50% för bostadsgårdar och grönytefaktor på 0,6 som också hjälper vid fördröjning av skyfall. Planens syfte är inte att lösa skyfallsproblematik i omgivning*
7. *Detaljplaneområdet för Heliotropen 6 m.fl. ingår i verksamhetsområden enligt Handlingsprogram för arkitektur och stadsbyggnad. Översiktsplan anger ny blandadstadsbebyggelse för aktuell område. I andra ord uttrycker översiktsplan tydlig intention att omvandla befintligt industriområde till blandad stad. Dessutom ska enligt översiktsplanen Sallerupsvägen på sikt*

*utvecklas till stadshuvudgata med en stadsmässig framtoning. Det finns inte några riktlinjer för absoluta byggnadshöjder när man tänker stadsmässighet, däremot använder man relation mellan byggnadshöjd och gatubredd som en viktig stadsgestaltningssprincip. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att detaljplanen bidrar till genomförande av översiktsplanens visioner och har anpassats till sin omgivning*

## Boende 2 på Sländgatan 12, diarienummer SBN-2019-832-92:

Heliotropen 6 – Kraftigt avvikande bebyggelse, utan hänsyn till omkringliggande småskaliga bebyggelse

Egnahemsområdena Johanneslust och Håkanstorp är uppförda under 1910- och 20-talet. Områdena utgörs av enhetliga 1 ½ plansvillor med stora uppvuxna trädgårdar, samt radhusbebyggelse väster om Johanneslustgatan, både gammal från 1930-tal, samt nya BoKlok Sommarlusten från 2010-tal. Detta är själva karaktären på hela området, som enligt planbeskrivningen är utpekade som kulturhistoriskt särskilt värdefulla miljöer med värdeskapande karaktärsdrag. Man skriver att hänsyn tas till platsens karaktär och använder ord som "varsamhet". Det kan man INTE påstå, då man planerar att bygga 6-våningshus (5 + takvåning) "Ett genomförande av detaljplanen innebär en förändring av stadsbilden i området, där de nya kvarteren kommer att utgöra en storskaligare och tätare struktur...". Man skriver själv: "relativt hög exploatering".

Enligt Miljöbalken 6 kap 3§, ska en myndighet eller kommun som upprättar eller ändrar en plan, eller ett program som krävs i lag eller annan författning, göra en strategisk miljöbedömning, om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. Med miljöeffekter avses i detta kapitel direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på mark, jord,



Detaljplansbilden ovan visar att all bebyggelse i närområdet är betydligt lägre än planerat område.



Stadsbyggnadskontorets egna bilder "3D"-bilder från Planbeskrivningen visar det uppenbara: att höjderna och totala "massan" på det planerade området är extremt dominerande gentemot den omkringliggande låga villa idyllen.



När man tittar på dessa bilder kan man tro att det blivit något fel på skalan. Proportionerna mellan de befintliga husen och det planerade är inte rimliga.

vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö.

Detta har inte gjorts:

*”Detaljplanens genomförande bedöms inte medföra en sådan betydande miljöpåverkan som avses i 6 kap 3§ miljöbalken. Därför har ingen miljökonsekvensbeskrivning upprättats.”*

Planområdet omges av karaktären ”småskalig bebyggelse” och miljöeffekter på bebyggelse och kulturmiljövärde i området är helt uppenbara när man tittar på en översikt över området som visar den låga karaktären på hela området, som nu sprängs med ett stort område med helt annan karaktär, nämligen ”storskaligare och tätare struktur”. **(1)**

#### Exempel på bebyggelse som hade varit mycket mer lämplig och välkommen på Heliotropen 6

Granne med Heliotropen 6, byggdes för bara några få år sedan det mycket väl integrerade området av radhus som heter BoKlok Sommarlusten.

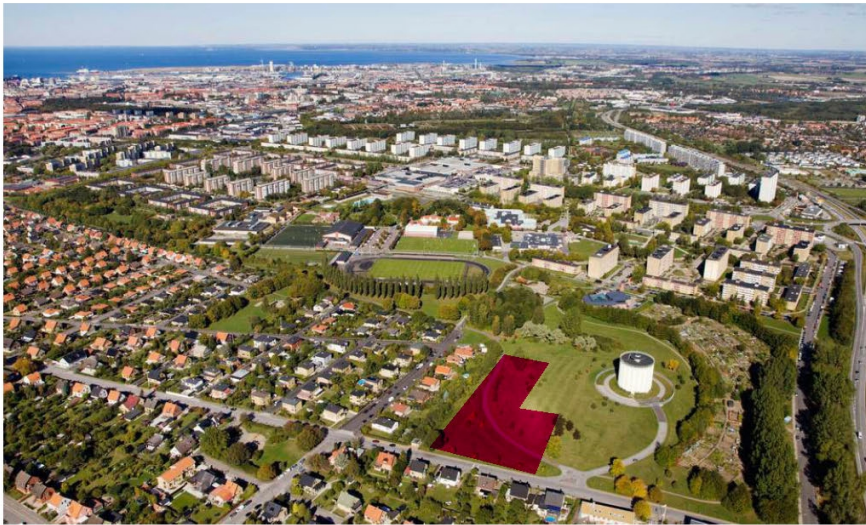
Här tog man, på riktigt, hänsyn till den ikringliggande bebyggelsen och skapade en trevlig boendemiljö som verkligen passar in i Johanneslustområdet. Ett område av denna karaktär hade varit mycket välkommet både av de som bor i befintliga villa- radhusområden, och även tillgodose den stora efterfrågan som finns på just denna typ av boende. **(2)**



Så här ser det ut när man verkligen tagit hänsyn till den ikringliggande bebyggelsen.



BoKlok Botildenborg – ett annat ställe i Malmö där man väljer att anpassa bebyggelsen till intilliggande område.



Fastigheten Rosegård 130:250 vid Botildenborgs vattentorn



### Sallerupsvägen – Hur ser hushöjderna ut generellt?

Om man tar en tur längs Sallerupsvägen i nära anslutning till Heliotropen, kan man direkt konstatera att gatan kantas av hus med 2 till max 4 våningar. Det gäller även de helt nybyggda områdena ute vid Bulltofta i höjd med Videdal.

Ändå vill man i Håkanstorp/Johanneslust bygga ännu högre, trots den intilliggande låga bebyggelsen. **(3)**



Sallerupsvägen i höjd med Ellstorps-parken, max 4 våningar.



Sallerupsvägen från väster, där Håkanstorp/Johanneslust börjar: 2-våningsradhus.



Sallerupsvägen från väster, när man närmar sig området Håkanstorp/Johanneslust. 2-3 våningshus.



Sallerupsvägen i höjd med Videdal råder liknande förutsättningar som vid Heliotropen. Villor på södra sidan om vägen, och nya flerfamiljshus på norra. Här har man dock valt att stanna vid 4 våningar.

### Hur kommer det att se ut från villorna på Håkanstorp?

Det är alldeles uppenbart att villorna på Johanneslust-sidan av Sallerupsvägen kommer att totalt domineras av en helt ny och oanpassad bebyggelse. Men även från andra sidan Sallerupsvägen blir kontrasten mellan småskalighet och storskalighet uppenbar.



Dagens utsikt från Danska vägen på Håkanstorp.



Samma utsikt med planerad bebyggelse på Helitropen 6



Dagens utsikt från hörnet Olof Hågenssens allé - Sallerupsvägen.



Samma utsikt som ovan med planerad bebyggelse på Helitropen 6.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

1. *Stadsbyggnadskontoret anser att vid omvandling av industriområde till huvudsakligen bostäder kommer stadsbilden förändras, däremot bedöms planförslaget inte medföra betydande påverkan för de kulturhistoriska värdena i området. Detaljplanen inte heller i andra frågor bedöms påverka omgivningen på ett sådant sätt att det (i lagens mening) är att betrakta som betydande miljöpåverkan.*
2. *Staden har bostadspolitiska mål. När det förtätas och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafikenära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt. Vid förtätning är det också viktigt att komplettera befintligt område med bostadstyper och storlekar som saknas i område för att öka socialdiversitet och integration. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att den struktur som föreslås är lämplig på platsen och att den inte innebär omfattande negativa konsekvenser på andra värden.*
3. *I planarbete har analyserats sträckan av Sallerupsvägen från Riseberga-Videdal till Värnhem som lett till vald skala och struktur. Befintliga byggnadshöjderna varierar längs Sallerupsvägen: Värnhem – 4-12 vån; Ellstorp-Katrinelund – 4-8 vån; Johanneslust-Håkanstorp – 2-11 vån; Videdal – 4-8vån. Enlig stadsbyggnadskontorets bedömning är planerade 2-5 vån för Helitropen väl anpassade i detta sammanhang.*

## **Boende på Håkanstorpsvägen 11, diarienummer SBN-2019-832-95:**

### Centrumverksamheter

I detaljplanen föreslås centrumverksamheter främst mot Sallerupsvägen. Planbestämmelsen har inte utformats tvingande och det är därför upp till exploatören huruvida den vill uppföra centrumbebyggelse eller ej. Detta borde utformas som en tvingande planbestämmelse då byggherrar tenderar att bygga så mycket bostäder som möjligt särskilt i ett sådant här lägen i staden. Eftersom det ska byggas 37 750 kvm BTA bostäder, som är relativt mycket i jämförelse med områdets täthet i övrigt, tycker vi att Malmö stad borde ställa högre krav på byggherrarna att det måste finnas centrumbebyggelse också. Det är viktigt för att få in mer blandade funktioner som bidrar till mer hållbara stadsdelar och som ökar tryggheten och variationen. På andra sidan Sallerupsvägen där det idag finns en verksamhet, Accus, har det en gång i tiden funnits post och matvarubutik. Det hade varit trevligt om man skulle kunna få tillbaka karaktären av ett mer offentligt rum med verksamheter i hörnen av korsningen. Likaså behöver centrumbebyggelse vara en tvingande planbestämmelse i bottenvåning på P-huset. Centrumverksamhet i bottenvåningarna i exponerade lägen är i linje med vad som står i översiktsplanen och den allmänna politiska viljan i Malmö stad (synpunkt från möte med politiker i SBN). **(1)**

### P-hus (mobilitetshus)

Utformningen av P-huset är inte reglerat i detaljplan. I illustrationerna ser det dock inte så trevligt ut. Illustrationerna säger dock ingenting om det slutgiltiga resultatet men kan ju vara ett medskick till bygglov att det borde läggas omsorg vid P-husets utformning samt att det bör finnas fler funktioner i ett s.k. mobilitetshus än bara parkering. det kan t.ex. finnas utrymme för delningstjänster. **(2)**

### Bebyggelsens höjder

Det är bra att man visat respekt och anpassat höjderna till 2 våningar mot befintlig villabebyggelse och radhusbebyggelse. Dock anser vi att 5 våningar plus en indragen våning eller våning i sadeltak är något högt. Johanneslust utgörs av småhusbebyggelse och radhusbebyggelse och har en trevlig skala som den nya bebyggelsen behöver anpassa sig till. Enligt den gällande översiktsplanen för Malmö så är riktlinjen för området att bebyggelsestätheten ska vara täthetsgrad 3-4 vilket kan jämföras med exempelvis Bo01. Tätheten i BO01 är enligt Täthet i Malmö, planeringsunderlag från 2018 107 bostäder/hektar och för det aktuella området är tätheten 122 bostäder/hektar. 4 våningar som högst tycker vi därför är en mer lämplig skala. Genom att sänka bebyggelsen 1 våning för de högsta bebyggelsevolymerna får området en hög täthet enligt översiktsplanen samtidigt som man visat hänsyn till Johanneslust skala och småskaliga karaktär. **(3)**

Det bör även redovisas flera olika vyer från villaträdgårdarna från Genarpsgatan och från radhusbebyggelsen från Johanneslustgatan för att få en känsla av vad bebyggelsen innebär för området. **(4)**

### Allmän plats

Det föreslås en gata mellan Genarpsgatan och Sallerupsvägen som föreslås ligga inom kvartersmark. Området föreslås vara punktprickat i planen. Det är tydligt utifrån kvartersstrukturen och kopplingen mellan Genarpsgatan och Sallerupsvägen att detta utgör ett gaturum med entréer till bostäderna. Varför då inte planlägga det som allmän plats? Gatan har karaktären av en allmän gata men är i själva verket privat. Enskilda gator bör endast användas till mindre gatusträckor som inte utgör en betydande koppling mellan två allmänna gator. Det är viktigt att det finns en finmaskighet i staden och att gator utgör



allmänna platser. Om området utgörs av kvartersmark behöver inte fastighetsägare hålla området öppet, vilken då kan stänga av för allmänheten att röra sig där. Gatornas sträckning och placering är även något som tenderar att följa med i den framtida planeringen av staden. Gatunätet i staden bidrar till hur människor kan röra sig och även kunna välja hur man kan röra sig. En finmaskighet av gatunätet bidrar till att man lättare kan röra sig som gång- och cykeltrafikanter vilka är trafikanter som är känsliga för omvägar.

(5)

#### Helhet

Det som brister i detaljplanen är att den inte innefattar fastigheterna sydöst om området fram till gång- och cykelunderfaren under Sallerupsvägen. För att få en bättre helhet för bebyggelsen och kopplingen till det gamla flygfältet hade det varit bättre att ta ett större grepp, kanske genom ett planprogram. Verksamheterna här bidrar varken till en ändamålsenlig stadsmiljö nära bostäder eller till ett bra möt med gång- och cykelunderfarten. Området är mörkt kvällstid och vintertid och då särskilt vid gång- och cykelunderfarten. Detta kommer även utgöra en av skolvägarna till och från den nya Mölledalskolan för barn som bor söder om Sallerupsvägen. Att göra en omvandling av det området med bostäder och centrumverksamheter med entréer mot allmän plats och särskilt mot gång- och cykelunderfarten skulle vara välgörande för platsen och för människorna som rör sig mellan målpunkter. (6)

#### Lekplats

Med den utveckling av området med fler bostäder som planförslaget medför är det önskvärt att det finns fler lekplatser i området. Kanske inom den föreslagna parken eller med en ny större lekplats vid flygfältet. En ny större temalekplats hade varit trevligt i denna delen av Malmö och gärna med möjlighet till mycket klättring för barnen. (7)

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

- 1. Det aktuella området är inte utpekad som centrumområde i översiktsplanen i dagsläget. Stadsbyggnadskontoret har därför gjort bedömning att det inte finns tillräckligt med stöd för att införa en tvingande bestämmelse för centrumverksamheter. Detaljplanen reglerar möjligheterna till att skapa bra förutsättningar för en framtida utveckling av byggnaderna. Detaljplanen har justerats så att byggrätterna mot Sallerupsvägen ska anpassa bottenvåningen genom planbestämmelsen  $f_4$  - rumshöjden i minst 30% av bottenvåningens BTA får inte understiga 3,5 m. Ovankant av bottenvåningens bärande bjälklag ska ansluta till markens nivå mot gata. Detta innebär att det blir enklare att omvandla bottenvåningen till verksamhetslokaler när behov uppstår.*
- 2. Planbeskrivningen har kompletterats med viktiga kvaliteter vid parkeringshusets utformning under rubriken Utformning i kapitel 2 Planförslag.*
- 3. I översiktsplanen anges en schablon för exploateringsgraden, och i detaljplaneskedet studeras den enskilda platsens förutsättningar. Fokus i arbetet har varit att uppnå en lämplig struktur, snarare än en viss exploatering. Staden har bostadspolitiska mål. När det förtätas och utvecklas i den befintliga staden och i kollektivtrafikenära lägen är det viktigt att marken utnyttjas effektivt. I planarbete har även analyserats sträckan Sallerupsvägen från Riseberga-Videdal till Värnhem som lett till vald skala och struktur. Befintliga byggnadshöjder varierar längs Sallerupsvägen: Värnhem – 4-12 vån; Ellstorp-Katrinelund – 4-8 vån; Johanneslust-Håkanstorp – 2-11 vån; Videdal – 4-8 vån. Enlig stadsbyggnadskontorets bedömning är planerade 2-5 vån för Heliotropen väl anpassade i detta sammanhang.*

4. *Planbeskrivningen har uppdaterats med bilder som visar befintliga och nya byggnadsvolymer längs Genarpsgatan.*
5. *Stadsbyggnadskontorets bedömning är att sträckan inte utgör en betydande koppling i stadsstruktur.*
6. *Området öster om kvarteret Heliotropen är utpekad för utveckling av blandad stadsbebyggelse i översiktsplanen. När intresse finns hos fastighetsägarna i närområdet kan området komma att detaljplaneläggas.*
7. *Synpunkten förmedlas vidare till fastighets- och gatukontoret.*

## Kapitel 3 – Miljöpåverkan

### Synpunkter på bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanens genomförande har av stadsbyggnadskontoret inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 3 § miljöbalken. Invändningar finns mot denna bedömning. Invändningarna redovisas och kommenteras nedan. Stadsbyggnadskontoret står fast vid att ingen *miljöbedömning* krävs.

Följande skrivelser har berört frågan om kommunens bedömning av miljöpåverkan:

Skrivelse från **boende 1 på Sländgatan 12**, diarienummer SBN-2019-832-90:

Se yttrande på sida 69

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Denna fråga har utretts och beskrivs i planbeskrivningen under rubriken **3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa**. Frågan bedöms inte utgöra betydande miljöpåverkan såsom det avses i 6 kap 3 § miljöbalken.*

## Kapitel 4 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet

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

### Plankarta

- Nätstation får egen användningsfält  $E_1$  – kvartersmark för nätstation i plankartan.
- Illustrationskarta har uppdaterats med förlängd busshållplats.
- Utformningsbestämmelsen  $f_3$  gällande tillkommande balkonger har kompletterats med en måttangivelse för max-djup och -bredd.
- Plankartan har justerats så att avstånd mellan nätstationen och närmaste byggrätt inte kommer att understiga 5meter.
- Gavlarna på byggrätterna som vänder sig mot Genarpsgatan sänks från 14 meter till 11 meter (från 4 vån till 3 vån).
- Detaljplanen har justerats så att byggrätterna mot Sallerupsvägen ska anpassa bottenvåningen genom planbestämmelsen  $f_4$  - *rumshöjden i minst 30% av bottenvåningens BTA får inte understiga 3,5 m. Ovankant av bottenvåningens bärande bjälklag ska ansluta till markens nivå mot gata.*
- För de lägre byggrätterna längs Genarpsgatan införs planbestämmelsen om sadeltak – takvinkeln får vara mellan 35 och 45 grader.
- Texten under *Utformning* i plankartan har kompletterats med att *uppstickande trappbus och teknisk anläggning tillåts till sammanlagt max 1/5 av fasadlängden inom respektive egenskapsområde utan att påverka byggnadshöjden, respektive tacket av uppstickande trappbus och teknisk anläggning tillåts till sammanlagt max 10% av respektive egenskapsområde utan att påverka högsta nockhöjden. Uppstickande delar ska integreras i gestaltningen.*
- Texten under *Utformning* i plankartan har uppdaterats so att *Huvudentréer ska placeras mot allmän plats alternativt mot kvartersgata.*

### Planbeskrivning

- Planbeskrivningen har uppdaterats med information om nyaste markmiljöutredningar under rubriken *Markföroreningar* i kapitel 3 *Konsekvenser* samt under rubriken *Skyfall* i kapitel 3 *Konsekvenser*.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om skyfallsutredning under rubriken *Dagvatten och skyfallshantering* i kapitel 2 *Planförslag* samt under rubriken *Skyfall* i kapitel 3 *Konsekvenser*.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med reviderade bullerutredningen under rubriken *Trafikbuller* i kapitel 3 *Konsekvenser*.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med information om rekommendationer för busshållplats under rubrik *Kollektivtrafik* i kapitel 2 *Planförslag*.
- Parkeringsplats för rörelsehindrades behov placeras med infart från Genarpsgatan. Illustration i planbeskrivningen har uppdaterats under rubriken *Parkering* i kapitel 2 *Planförslag*.

- Planbeskrivningen har uppdaterats med information att det inte kommer tillåtas fler in- och utfarter mot Sallerupsvägen under rubriken *Huvudgator* i kapitel 2 *Planförslag*.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information att entrédörrar inte får slå ut över allmän platsmark under rubrik *Utformning* i kapitel 2 *Planförslag*.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om radon under rubriken *Radon* i kapitel 3 *Konsekvenser*.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om elektromagnetiskt fält och räddningsfordons tillgänglighet under rubriken *Tekniska genomförandefrågor* i kapitel 4 *Genomförande*.
- Planbeskrivningen har kompletterats med ett resonemang om pågående planering söder om Sallerupsvägen under rubriken *Stadsbild och landskapsbild* i kapitel 3 *Konsekvenser*.
- Planbeskrivningen har kompletterats med identifierade kulturhistoriska värdena i Heliotropen 4 och 7 under rubriken *Kulturmiljö* i kapitel 5 *Planeringsförutsättningar*.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med reviderade Trafik- och mobilitetsutredning samt med förslag på hastighetsdämpandeåtgärder på Smedstorpsgatan under rubriken *Trafikkonsekvenser* i kapitel 3 *Konsekvenser*.
- Planbeskrivningen har uppdaterats med bilder som visar befintliga och nya byggnadsvolymer längs Genarpsgatan.
- Sollstudien har uppdaterats i planbeskrivningen under rubriken *Solljus* i kapitel 3 *Konsekvenser*.
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om reningsbehov för dagvatten under rubriken *Vattenkvalitet* i kapitel 3 *Konsekvenser*.
- Planbeskrivningen har kompletterats med viktiga kvaliteter vid parkeringshusets utformning under rubriken *Utformning* i kapitel 2 *Planförslag*.
- Planbeskrivningen har kompletterats med resonemang om bostadsgårdar under rubriken *Bostadsgårdar* i kapitel 3 *Konsekvenser*.

Stadsbyggnadskontoret

Ann-Katrin Sandelius  
Enhetschef

Džiugas Lukoševičius  
Planhandläggare