



UTLÅTANDE EFTER GRANSKNING

Detaljplan för fastigheten Bunkeflostrand 1:31 m.fl. i Bunkeflostrand i
Malmö

Innehållsförteckning

Kapitel 1 – Inledning	2
Hur granskningen bedrivits	2
Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	3
Myndigheter	3
Kommunala och regionala organ	5
Övriga remissinstanser	13
Sakägare enligt fastighetsförteckning	15
Övriga, ej sakägare	43
Kapitel 4 – Justeringar efter granskning	45
Kapitel 5 – Sändlista	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Sändlista före antagande	Fel! Bokmärket är inte definierat.
Sändlista efter antagande	Fel! Bokmärket är inte definierat.

Kapitel 1 – Inledning

Hur granskningen bedrivits

Granskningstiden var 2 oktober – 2 november 2024. Planförslaget skickades för granskning till remissinstanser och sakägare. Planförslaget var tillgängligt för kännedom på www.malmo.se.

Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Följande sammanställning redovisar synpunkter som har kommit in under granskningen. Personnamn anges inte.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer redovisas i kursiv stil.

Myndigheter

Länsstyrelsen, diarienummer SBN-2021-741-149:

Länsstyrelsens synpunkter- prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Risk för översvämning

Av planbeskrivningen framgår att det finns ett behov av att fördröja 1400 kubikmeter vatten inom nedsänkta planerade gårdsytor, grönytor och parkeringsanläggningar. Länsstyrelsen menar att det är lämpligt att reglera denna skyddsåtgärd på plankartan enligt 4 kap 14§ punkt 4 PBL, alternativt att redovisa en höjdsättning för de områden där sådana strukturer planeras. **(1)**

Människors hälsa- buller

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på att bullerutredningen är framtagen med prognosår 2040. Enligt förordning (2015:216) om trafikbuller vid bostadsbyggnader ska bullerutredningar ta hänsyn till framtida trafik som har betydelse för bullersituationen. Trafikverkets senaste basprognos sträcker sig till 2045. Länsstyrelsen menar att bullerutredningen behöver utgå från den senaste basprognosen för 2045. **(2)**

Människors hälsa och/ eller säkerhet- elektromagnetiska fält

Av samrådsredogörelsen framgår att kommunen inte anser det nödvändigt att reglera placering av transformatorstation i förhållande till bostäder och ingen reglering på plankartan är nödvändig. Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning i denna fråga. Planhandlingarna bör kompletteras avseende anläggningarnas elektromagnetiska fält.

Länsstyrelsen efterfrågar en tydligare riskbedömning avseende anläggningens elektromagnetiska fält i förhållande till föreslagen markanvändning. Utifrån denna bedömning behöver kommunen på plankartan precisera var en lämplig placering är möjlig. Behov av att eventuellt säkerställa ett byggnadsfritt avstånd till elanläggningen avseende elektromagnetiska fält ska ske med begränsning av byggrätten på plankartan. **(3)**

Länsstyrelsens bedömning

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras gällande risk för översvämning, människors hälsa-buller samt människors hälsa och/eller säkerhet- elektromagnetiska fält enligt ovan har inte länsstyrelsen några synpunkter utifrån 11 kap. 10-11§§ PBL.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. En fördjupad skyfallsutredning har tagits fram efter granskningen av detaljplanen. Utredningen visar på ett av flera olika förslag på hur skyfallsvatten kan fördröjas inom planområdet. Utredningen visar också på ett mindre riskområde inom planområdet. Planbeskrivningen redovisar en föreslagen höjdsättning. Plankartan har försetts med bestämmelse som säkerar att byggnader invid riskområdet inte riskerar att översvämmas. Planbeskrivningen har uppdaterats i enlighet med utredningen.*

2. I Boverkets promemoria "Frågor och svar om buller" daterad 2016-06-01 framgår att en rimlig prognostid vid framtagande av trafikbullerutredningar är upp till 15 år, vilket sammanfaller med den maximala genomförandetiden en detaljplan får lov att ha. Framtagen trafikbullerutredning bedöms därför vara aktuell då den sträcker sig till 2040, trots att nyare trafikprognoser finns tillgängliga. Utredningen har därför inte uppdaterats.
3. Placeringen av nätstationer har preciserats på plankartan. Plankartan reglerar också ett säkerhetsavstånd på minst 5 meter från både befintliga och tillkommande byggnader. Detta regleras med ytor som inte får förses med byggnader (prickmark). Inom delar av planområdet planeras för lokal produktion av el. Den lokalproducerade elen avses delas mellan bostäderna. För detta ändamål krävs små tekniska anläggningar. Placeringen av de tekniska anläggningarna kommer att beslutas i ett senare skede. En planbestämmelse har införts på plankartan som reglerar att anläggningarna för lokal energidelning inte får placeras närmare utrymme i byggnad för stadigvarande vistelse än 5 meter.

Kommunala lantmäterimyndigheten Malmö stad, diarienummer SBN-2021-741-151:

Plankarta

- Ett antal fastighetsgränser saknas i plankartan. Detta måste ses över.
- Gatunamnet Strandgårdsvägen saknas. **(1)**
- Planbestämmelser för gemensamhetsanläggning (g) bör förtydligas med ändamål eller exempel på ändamål som ska gälla för respektive g-område. Vissa g-områden ska vara gemensamhetsanläggning för väg medan andra enligt intentionerna ska omfatta ytterliggare ändamål så som gemensam parkering. **(2)**
- j₁ – Utfart mot Klagshamnsvägen får inte anordnas: bestämmelsen är inte tillåten enligt 4 kap. 9 § PBL. En planbestämmelse om utfart kan inte reglera förhållanden utanför planområdet och kan därför inte anges i planområdesgräns. Det här fallet gäller bestämmelsen ut mot Klagshamnsvägen som inte ingår i detaljplanen. **(3)**

3.4 Konsekvenser för fastigheter

Bunkeflostrand 1:30

Utfart för fastigheter ska inte lösas genom avtalsservitut utan antingen genom gemensamhetsanläggning eller servitut. Texten "alternativt kan detta hanteras med servitutsavtal" bör därför tas bort.

Bunkeflostrand 1:31

Informationen bör finnas om att del av fastigheten avses användas som tillfartsväg till flera fastigheter. Gäller även info om att gemensamhetsanläggning kan komma att behöva upprättas för detta ändamål bör finnas även som konsekvens för Bunkeflostrand 1:31. (i likhet med vad som står under rubriken för Bunkeflostrand 1:30.)

Bunkeflostrand 1:34

Det är oklart vad g-området är tänkt att ha för ändamål. Om det inte finns något tydligt ändamål bör markreservatet tas bort. Intentionen med området kan i stället beskrivas i planbeskrivningen.

Bunkeflostrand 1:36

Fel fastighetsbeteckning i texten: bunkeflostrand s:13 och inte 1:31.

Samlad kommentar för Bunkeflostrand 1:37-1:40, 1:99 (och ev 1:38)

Överföring av andelar i marksamfällighet är en fastighetsrättslig förändring om än inte fysisk. Det är dock inte troligt att Bunkeflostrand 1:99 kommer att få andel i marksamfälligheten Bunkeflostrand s:13 (fel beteckning i beskrivningen) då den lösningen inte är den mest

effektiva/enklaste rent juridiskt. Den informationen bör tas bort. Istället bör planbestämmelse för gemensamhetsanläggning specificeras till att området ska utgöra gemensamhetsanläggning för väg. Att en fastighet kommer att ingå i en ny gemensamhetsanläggning är en fastighetsrättslig förändring och det ska framgå i planbeskrivningen för respektive fastighet.

Bunkeflostrand 1:93 och 1:96

Planbestämmelse för gemensamhetsanläggning (g) specificeras till ändamålet väg från Bunkeflostrand 1:93 och 1:96 och ut till blivande gatumark. Övriga två g-områden behöver specificeras vad de är tänkta för för ändamål. Exempelvis väg och parkering. Om det är osäkert huruvida området mellan de blivande radhusen ska omfattas av gemensamhetsanläggning eller inte bör g-området tas bort.

Bunkeflostrand 6:2

Då del av fastighetens gränser saknas i plankartan behöver det kontrolleras om någon del av fastigheten ska överföras till allmän plats. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Grundkartan har uppdaterats.
2. I dialog med lantmäteriet har beslut tagits att inte precisera bestämmelsen.
3. Bestämmelsen har utgått.
4. Planbeskrivningen har reviderats i enlighet med yttrandet. Grundkartan har uppdaterats.

Kommunala och regionala organ

Tekniska nämnden, diarienummer SBN-2021-741-139:

Dagvatten och skyfall

I planhandlingarna beskrivs en dagvattenutredning där förutsättningarna varit att inte leda mer dagvatten till dagvattenätet. Den framtagna lösningen kommer dock, trots en begränsning av hårdgöringen, totalt sett innebära en ökning av hårdgöringsgraden. De lösningar i form av diken, torrdammar och infiltrationsmagasin som nämns i planbeskrivningen kan inte kravställas eftersom de är placerade på kvartermark och kan därmed inte dimensioneringsmässigt räknas som en lösning avseende dagvatten. Detta behöver framgå. **(1)**

Hantering av skyfall beskrivs inte tillräckligt utförligt. Beskrivningen att ”området inte är särskilt utsatt för skyfall” är mycket vag. Exempelvis saknas beskrivning av rinnvägar och avrinningsområde.

Det konstateras att den totala skyfallsvolymen som behöver fördröjas inom planområdet är beräknad till cirka 1400 kubikmeter och att detta skall fördröjas genom att gårdsytor, grönytor och parkeringsanläggningar behöver vara nedsänkta i snitt cirka 10 cm i jämförelse med omgivande mark. Det behöver införas bestämmelser eller höjder i plankartan som säkerställer denna lösning.

Det är bra att hårdgöringsgraden begränsas, men detta kan mer ses som en kompensation för att inte leda så mycket mer vatten till ledningsnätet.

Med det presenterade underlaget går det inte att säkerställa att det inte kommer ske en oacceptabel försämring på allmän platsmark. **(2)**

Naturmiljö och träd

Tekniska nämnden vidhåller de synpunkter som framfördes i samrådet och menar att betydligt större hänsyn måste tas avseende naturvård och rekreation då området hyser höga värden och har stora rekreativvärden och stor framtida potential. **(3)**

SBK och FGK har ett gemensamt uppdrag att öka krontäckningen i Malmö. FGK har under detaljplanearbetet föreslagit fler träd på allmän plats längs med Strandgårdsvägen. Vid avstämningar har SBK och FGK varit överens om denna linje och att plankartan ska revideras därefter. Det planförslag som nu presenteras återspeglar inte denna överenskommelse och behöver ändras.

Det finns inga garantier för att det kommer planteras träd på kvartersmarken, och att de träden i sin tur får de rätta förutsättningarna för att leva länge och växa sig stora. I förprojekteringen syns fyra stycken planteringsytor i den västra delen av Strandgårdsvägen, varav två av dem är förlagda på kvartersmark och två på allmänplats. Utöver den problematik som nämns ovan, att det saknas garantier för att det blir några träd planterade på kvartersmark, blir det otydligt ur driftsynpunkt att ha hälften av gatuträden på allmänplats och hälften på kvartersmark. **(4)**

Trafik

En förprojektering har tagits fram i syfte att säkerställa gatornas funktioner och genomförbarhet av den allmänna platsmarken. Fastighets- och gatukontoret har deltagit vid möte avseende detta, men flertalet synpunkter har inte beaktats och återspeglas inte i planhandlingarna. Detta har påverkan på genomförbarhet, trafiksäkerhet och gatornas upplevelse som helhet.

Det saknas sektioner och planillustration av gatorna i planbeskrivningen. Likaså finns det inget förslag på hur parkeringarna är tänkta att lösas. Detta sammantaget gör planen väldigt svåräst och det går inte att förstå hur kvartersmark med parkeringarna är tänkta att koppla till den allmänna platsmarken. Det finns behov av en redovisning av gatorna utformning och en fungerande parkeringslösning.

I förprojekteringen ligger parkeringsplatser på kvartersmark utmed gata i mycket nära anslutning till korsningar, vilket inte är genomförbart. Enligt trafikförordningen får ett fordon inte stannas eller parkeras inom ett avstånd av 10 meter från en vägkorsning (3 kap. 53§ andra stycket TrF).

I tidigare samrådshandling finns planbestämmelsen ”parkeringspaltser för bilar får endast placeras längsgående mot gata, inte i hörn och högst 3 platser i rad”. Denna planbestämmelse behöver läggas tillbaka på plankartan för att erhålla god trafiksäkerhet och minska upplevelsen av hårdgjorda parkeringsgator. Färre parkeringsplatser bör ligga utmed gatorna och fler i samlade parkeringsytor.

Ett nytt möte om gatornas utformning behöver hållas för att detaljplanen ska bli genomförbar. **(5)**

Markmiljö

Bestämmelsen ”Villkor för startbesked” a₃ är otydlig då det inte framgår vilka avhjälpandeåtgärder som krävs eller vilka kostnader det kan medföra. Det är därför önskvärt att frågan om åtgärdsbehov är klarlagd innan planen antas eller att villkoret formuleras om. **(6)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planbeskrivningen har kompletterats med en skrivning om att fördröjande åtgärder avseende dagvatten är frivilliga och är inget krav för att bebygga området.*
2. *Skyfallsbanteringen har studerats vidare efter granskningen av detaljplanen. Mängden vatten som behöver fördröjas är cirka 780 kubikmeter. Detta avser det tillkommande vattnet som är ett resultat av exploateringen. Genom att fördröja detta vatten säkerställs att omgivningen inte påverkas negativt. Hur detta vatten fördröjs kan ske på många olika sätt och en enskild lösning regleras därför inte i plankartan. Planbeskrivningen har däremot uppdaterats med en beskrivning av en tänkbar lösning för hur vattnet kan fördröjas. Planbeskrivningen har också uppdaterats med rinnvägar och ett förslag på höjdsättning inom planområdet.*
3. *Stadsbyggnadskontoret delar inte fastighets- och gatukontorets bedömning att området har höga naturvärden. Enligt utförd naturvärdesinventering har området ett visst naturvärde (naturvärdesklass 4). Stadsbyggnadskontoret har gjort en avvägning mellan behovet av att spara naturvärdena och behovet av fler bostäder. I detta enskilda fall har behovet av bostäder vägt tyngre än behovet av att spara naturvärdena.*
4. *Den allmänna platsen inom planområdet har utökats sedan granskningen för att möjliggöra fler planteringar. Detta är ett resultat av ett samarbete mellan stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret.*
5. *Förprojekteringen har uppdaterats och reviderats i enlighet med synpunkter från både stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret.*
6. *Villkorsbestämmelsen kommer inte att preciseras med vilken avhjälpandeåtgärd som bör vidtas för att göra marken lämplig för bostäder. Detta sker i nästföljande skede när detaljplanen ska genomföras. I planbeskrivningen framgår däremot att en trolig och lämplig avhjälpandeåtgärd är bortschaktning av påträffade föroreningar, som över lag ligger ytligt inom planområdet.*

Miljönämnden, diarienummer SBN-2021-741-128:

Markföroreningar

Miljönämnden anser att marken är tillräckligt undersökt för att gå vidare med detaljplanen. Markundersökningar har genomförts i två omgångar av PQ Geoteknik, 2022 samt 2023. Vid det första undersökningstillfället undersöktes den del inom planområdet som avses exploateras. Den andra undersökningen omfattade den äldre villabebyggelsen som ska finnas kvar.

Enligt planbeskrivningen konstaterades det vid den första undersökningen att den ytliga jorden är förorenad av framför allt bekämpningsmedel över riktvärdet för känslig markanvändning (KM) i stora delar av undersökningsområdet. I planbeskrivningen föreslås att den förorenade jorden schaktas bort och ersätts med rena massor, då föroreningarna ligger ytligt. Plankartan innehåller en administrativ bestämmelse om att markföroreningar ska vara avhjälpna innan startbesked ges, vilket är positivt.

Den kompletterade undersökningen genomfördes i det övre jordskiktet i befintliga villaträdgårdar med hjälp av handspade för att inte förstöra trädgårdarna. Undersökningarna visade på föroreningar i form av kvicksilver (Hg) på en fastighet och polyklorerade bifenylter (PCB) samt polycykliska aromatiska kolväten (PAH) på en annan fastighet som tangerade eller låg strax över riktvärdet för känslig markanvändning. Undersökningen saknar en riskanalys och har inte heller skickats till miljöförvaltningen för bemötande. Miljönämnden gör bedömningen att resultaten från den kompletterande undersökningen behöver hanteras i ett tillsynsärende, men att marken är tillräckligt undersökt för att anta detaljplanen.

Inom planområdet finns ett större antal träd, varav några skyddas genom planbestämmelser. Övriga träd är inte skyddade och riskerar att fällas dels för byggnationer, dels när markföroreningar ska avhjälpas. Miljönämnden anser att det bör framgå av planbeskrivningen att ambitionen är att bevara planområdets träd och att man i det fortsatta arbetet ska undersöka möjligheten att avhjälpa föroreningar på ett sätt som gör detta möjligt. **(1)**

Omgivningsbuller

Planområdet är bullerutsatt från Klagshamnsvägen. Som planbeskrivningen anger bör det finnas möjlighet att klara trafikbullerförordningens riktvärden (Förordning 2015:216 om trafikbuller vid bostadsbyggnader), antingen genom att hälften av bostadsrummen placeras mot luddämpad sida som klarar 55 dBA ekvivalent ljudnivå, eller genom små lägenheter på maximalt 35 m² placeras mot Klagshamnsvägen. Miljönämnden instämmer i att mer detaljerade bullerberäkningar kan behövas i samband med bygglovsansökan.

Dagvatten och skyfall

En uppdaterad dagvatten- och skyfallsutredning har tagits fram inför granskningskedet (Sigma 2024) som redovisar hur MKN för vatten ska hanteras i detaljplanen. Förutsatt att de rekommenderade åtgärderna genomförs anser miljönämnden att detaljplanen har tagit tillräcklig hänsyn till MKN för vatten. Planbeskrivningen bör dock kompletteras med kvalitetskravet för vattenförekomsten, som är god ekologisk och kemisk status 2027, vilket är det krav som inte ska äventyras genom detaljplanen. **(2)** På grund av den begränsade kapaciteten i dagvattenledningarna bör infiltrering inom planområdet möjliggöras ytterligare. Planbestämmelserna n1 och n2 som reglerar markens genomsläpplighet förekommer enbart i de områden där större ytor för fördröjning planeras. Miljönämnden anser att genomsläppligheten på andra områden med prickmark bör regleras i plankartan för att ytterligare tillåta fördröjning av ytvatten, i synnerhet området med bestämmelsen g1 för gemensamhetsanläggning. **(3)**

Miljönämnden anser även att sista bisatsen i första stycket under Dagvatten (s. 11) i planbeskrivningen bör tas bort så att meningen lyder: 'Befintligt ledningssystem har kapacitet att ta emot vatten från planerat område. Däremot är ledningsnätet ansträngt och alla fördröjande åtgärder bör eftersträvas.' Under rubriken Dagvatten (s. 11) bör det förtydligas att det endast är en del av vattnet från fastigheterna 1:93 och 1:96 som naturligt avleds söderut (se dagvattenutredning Sigma 2024, s. 11). Inom dessa fastigheter bör fördröjande åtgärder för vatten som rör sig nordvästlig riktning genomföras. Det bör nämnas i planbeskrivningen att nedsänkta ytor i närhet av byggnation inte ska orsaka att vatten blir stående mot fasad i samband med skyfall. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Planbeskrivningen har uppdaterats i enlighet med yttrandet.*
- 2. Planbeskrivningen har kompletterats i enlighet med yttrandet.*
- 3. Stadsbyggnadskontoret bedömer att befintliga bestämmelser är tillräckliga för att kunna hantera dagvattenhanteringen i området. Ytterligare områden har inte bedömts nödvändiga att reglera i plankartan.*
- 4. Planbeskrivningen har uppdaterats i enlighet med yttrandet.*

Servicenämnden, diarienummer SBN-2021-741-113:

Servicenämnden ställer sig positiv till detaljplanens syfte och har inga invändningar mot förslaget.

Kulturnämnden - Malmö Muséer, diarienummer SBN-2021-741-141:

Kulturnämnden har inget att erinra.

VA Syd - Avfall, diarienummer SBN-2021-741-122:

I kommentarerna i samrådsredogörelsen anges att tillräcklig yta avsatts för avfallshanteringen, och att den faktiska lösningen hanteras i bygglovsskedet. Det är bra att ytor avsatts, och rimligt att en detaljlösning kommer senare i processen, men det hade varit bra om de övergripande principerna för avfallshanteringen framgick tydligare av planhandlingarna. VA SYD Avfall hade en ingående dialog med stadsbyggnadskontoret i samrådsskedet, men har inte varit involverad inför granskningen. **(1)**

Förslaget medger genomkörsl på allmän plats genom området i nordsydlig riktning, vilket är positivt. Den allmänna gatan planeras enligt förslaget få en smal sektion och hastighetsbegränsande åtgärder. Vid fortsatt gestaltning är det viktigt att hänsyn tas till behovet av framkomlighet för avfallsfordon. Det är även viktigt att de gator som anläggs på kvartermark utformas så att framkomligheten för avfallsfordonen, till exempel möjligheten till rundkörsl, säkerställs. Gaturummen på kvartermark är smala och möjligheten till långsgående parkering kommer ytterligare att begränsa framkomligheten. Planförslaget anger att det bedöms att avfallslösningen för villorna i nordväst kommer att kunna placeras så att dragvägen understiger 50 meter. Det är viktigt att placeringen av avfallslösningen kommuniceras med projektören, så att backrörelser kan undvikas. **(2)**

I granskningsförslaget har den nya sträckningen av Strandgårdsvägen utgått, vilket innebär att situationen för de befintliga villorna i nordöst är oförändrad, med en fortsatt lång backrörelse, vilket är olyckligt. **(3)**

Angående angöringen för radhusbebyggelsen i områdets sydöstra del kvarstår de synpunkter som framfördes i samrådsskedet, eftersom det inte framgår av granskningshandlingarna hur angöringen till radhusen är tänkt att ske. I dialog med stadsbyggnadskontoret i samband med samrådsförslaget redovisades en illustration med en vändplats inritad. I granskningsförslaget redovisas ingen illustration, och i den volymstudie som ingår i granskningshandlingarna har vändplatsen ersatts med en trädplantering. Enligt tidigare dialog kommer radhusen angöras i det nordvästra hörnet, via en planerad parkering, och ansluta till Strandgårdsvägen. Det är viktigt att tillfarten dimensioneras så att det går att angöra med ett avfallsfordon, och att vändmöjlighet finns. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Planbeskrivningen har kompletterats med ytterligare information om hur avfall föreslås hanteras inom planområdet.*
- 2. I stora delar av planområdet möjliggör strukturen en rundkörsl eller vändplats för avfallsfordon, vilket kontrollerats med körspårssimuleringar. I den nordvästra och nordöstra delen av planområdet är detta dock inte möjligt. För den nordvästra delen av planområdet (fastigheten Bunkeflostrand 1:35 och del av fastigheten Bunkeflostrand 1:30) kommer avfallshantering behöva ske gemensamt och fastighetsnära invid den planerade gatan.*
- 3. Stadsbyggnadskontoret har undersökt alternativa lösningar men har kommit fram till att bibehålla befintlig situation är den mest lämpliga lösningen. För att undvika backrörelser skulle ett avfallsfordon kunna ställa upp på Skogsmätaregatan. Däremot skulle dragvägen bli förhållandevis lång, cirka 55 meter som längst.*

4. *En ny illustrationsplan har tagits fram och redovisas i antagandehandlingarna. I detta delområde finns flera tänkbara lösningar, däribland vändplats för avfallsfordon, som också är illustrerad. Stadsbyggnadskontoret har med körspår kontrollerat att det är möjligt att vända med avfallsfordon i detta område. Den slutliga trafiklösningen hanteras däremot i samband med bygglov.*

VA Syd – Projekt & Teknik, diarienummer SBN-2021-741-115:

VA SYD har tagit del av granskningshandlingen och har följande att erinra. VA SYD har inte varit delaktig i planarbetet under 2024. Till exempel nämns det att en dagvatten- och skyfallsutredning tagits fram under 2024. Denna har inte VA SYD granskat eller blivit meddelad om. Planbeskrivningen bör omarbetas vad gäller formuleringarna kring föreslagna dagvattenåtgärder. På s.11 kan bisatsen i andra meningen under rubriken Dagvatten tas bort. Allra sista bisatsen på s.11 kan också tas bort. **(1)**

Genomförande

VA SYD har inte fått vetskap under planarbetets gång att exploatören ska bygga ut allmän plats. Detta är viktig information som har stor påverkan på VA SYDs möjlighet för utbyggnad. Anläggandet av VA SYDs anläggning kommer behöva handlas upp enligt LOU och LUF vilket blir svårt att uppfylla vid en gemensam upphandling tillsammans med en privat exploatör. VA SYD anser därför att FGK bygger ut allmän platsmark så att en gemensam upphandling av entreprenad kan ske enligt normalt förfarande.

Om förslaget kvarstår om att privat exploatör ska bygga ut allmän platsmark behöver VA SYDs behov av utbyggnad av kommunalt VA regleras i exploateringsavtalet och VA SYD behöver därför vara med och utforma och granska exploateringsavtalet. Detta måste vara löst innan antagande av detaljplanen.

Föreslagna dagvattenåtgärder samt förutsättningen om att inte öka dagvattenflödena bör övervägas att ingå i exploateringsavtalet. Det gäller även för den tänkta höjdsättningen för att säkra att skyfallet tas om hand enligt de förslag som tagits fram i utredningen. **(2)**

Utformning

Vad gäller föreslagen skyfallshantering behöver höjdsättningen regleras på plankartan. Utan denna kan inte planerad skyfallshantering säkerställas. Hur ställer sig vattnet kring byggnaderna vid denna utformning? Behöver socklar vara upphöjda? Konkreta förslag behöver redovisas och villkoras i plankartan.

Under 2023 togs det fram viss förprojektering för de kommande allmänna gatorna i området. Skisserna borde redovisas i planbeskrivningen som en del i hur utbyggnaden är tänkt. Det har varit viss dialog kring utformningen och principerna och ställningstagandena härifrån behöver vävas in planbeskrivningen för att säkerställa utformningen. **(3)**

På vissa ställen anges att 60 nya bostäder planeras och på andra ställen står det att 80 nya bostäder planeras. Vilket gäller? Antalet planerade bostäder har ökat senaste året utan VA SYDs vetskap. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Stadsbyggnadskontoret har haft en dialog med exploatör, fastighets- och gatukontoret och VA Syd som föranlett kompletterande utredningar och ändringar i utformning av allmän plats.*
2. *Kommunen är huvudman för den allmänna platsen. Kommunen ansvarar för utbyggnad och drift av allmän plats.*

3. *Skylfallstuderingen och förprojekteringen har kompletterats efter granskningen av detaljplanen. Ett mer detaljerat förslag på hur skylfall ska hanteras inom området har tagits fram och redovisats i planhandlingarna.*
4. *Informationen i samrådsbehandlingen var felaktig. Antalet småhus som möjliggjordes i samrådet var cirka 50–60 stycken. Därutöver möjliggjordes cirka 20–30 lägenheter i flerbostadshuset som föreslogs ut mot Klagshamnsvägen. Flerbostadshuset redovisades både i plankartan och i medföljande illustrationsplan i planbeskrivningen. Antalet lägenheter missades att redovisas i text.*

Räddningstjänsten Syd, diarienummer SBN-2021-741-100:

Räddningstjänsten Syd har tagit del av insända handlingar och vill upplysa kommunen om att för enbostadshus, parhus och radhus där höjd till översta våningens fönsters underkant överstiger 5 meter, behöver fast utrymningslösning finnas. Om räddningstjänsten ska utgöra alternativ utrymningsväg från planerade flerbostadshus, behöver uppställningsplatser för bärbara stegar och/eller höjdfordon anordnas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Höjden på majoriteten av byggnaderna inom planområdet har minskat sedan granskningen. Det är däremot fortfarande möjligt att fönster placeras på en högre nivå än 5 meter. Detta kommer behöva studeras närmare i bygglovsskedet när utformningen av byggnader redovisas.

Kommunekologen, Malmö stad, diarienummer SBN-2021-741-112:

Det granskningsförslag som presenteras innebär att den grönska som idag finns på området till stor del skulle försvinna till fördel för bostäder. Den naturvärdesinventering som gjorts på platsen visar att hela det inventerade området hyser ett visst naturvärde, men att inga platser med högre naturvärden har kunnat identifieras inom området. Även om de redovisade naturvärdena inte anses vara så höga behöver de tas hänsyn till i detaljplanen. Områden med visst naturvärde kan fortfarande ha värden i form av att till exempel tillhandahålla viktiga ekosystemtjänster, något som naturvärdesinventeringen inte hanterar.

Vidare visar naturvärdesinventeringen på att det finns strukturer som är skyddsvärda inom planområdet. Bland annat har stora träd, friska askar och ett bestånd av den fridlysta orkidén skogsknipprot funnits i området.

Träd

Planbestämmelser om skydd av träd samt marklov för trädfällning finns för poppelallén och för en uppvuxen ask och alm inom området. Däremot finns det ingen information i planbeskrivningen om vilka träd som kommer behöva fällas för att kunna genomföra detaljplanen. Kommunekolog önskar ett tydliggörande och summering kring de trädvärden som kommer att försvinna. Exempelvis kan man peka ut dessa på en karta eller summera i en tabell. **(1)**

Det bör framgå av planbeskrivningen varför resterande träd inte omfattas av skyddsbestämmelser. Det bör också klargöras hur eventuell framtida marksanering kommer att påverka träden inom området. **(2)**

Planbeskrivningen behöver kompletteras med information om träd och artskyddsförordningen. Träd och buskmiljöer kan utgöra potentiella häckningsplatser för fåglar och boplatser för fladdermöss och kan därför vara skyddade i artskyddsförordningen. Det är ett brott mot artskyddsförordningen att skada livsmiljöer för en art som är upptagen i förordningen. Om det misstänks att det bor fladdermöss eller fåglar exempelvis i trädet så kan det behövas en dispens från artskyddsförordningen. Fällning av träd får inte ske under fåglarnas häckningssäsong eller fladdermösssäsong på grund av risken att förstöra livsmiljöerna för dessa artgrupper. Denna period sträcker sig ungefär från mars till september. (3)

Park

Under samrådet framförde tillförordnad kommunekolog att en större andel av detaljplanen planläggs som naturmark. Detta för att bevara de skyddsvärda träd och orkidéer som finns i området samtidigt som ekosystemtjänster kan bibehållas. I granskningsförslaget har man valt att inte gå vidare med detta. Kommunekolog kan konstatera att en mycket liten andel av planområdet pekats ut som park. Inom parkområdet ska det dessutom finnas plats för cykelväg och andra funktioner. Kommunekolog anser fortsättningsvis att en större andel av planen borde utgöras av park eller natur. Remsan som är föreslagen som park skulle kunna breddas för att bättre knyta an till grönområdet i norr, och på så vis säkra fler ekosystemtjänster och biologisk mångfald i området. (4)

Skyddade arter

Kommunekolog vill påminna om att skogsknipprot, som är fridlyst och skyddad i artskyddsförordningen, kan sprida sig och därför förekomma på fler områden än de som pekades ut i inventeringen. Artskyddsförordningen gäller oavsett om detaljplanen är antagen eller inte. Innan planen genomförs behöver man noggrant undersöka var det finns skogsknipprot i området. (5)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Inom planområdet finns flertalet mindre träd som enskilt inte har ett bevarandevärde. En stor del av av träden är lokaliserade till gårdsytor och utmed planerade gator. Det är alltså möjligt, utifrån hur byggrätterna är placerade, att spara fler träd än de som har fått ett juridiskt skydd i plankartan. I en detaljplan är det möjligt att spara enskilda träd om de har ett naturmässigt eller kulturellt värde. Det finns inget lagstöd för att skydda mindre träd eller trädgångar som inte hyser höga natur- eller kulturvärden. Anledningen är att skydd av träd innebär en begränsning av äganderätten för den enskilda fastighetsägaren.*
2. *Naturvärdesinventeringen har inte identifierat strukturer av vikt för fladdermöss. Naturvärdesinventeringen har inte heller identifierat strukturer som är viktiga för fåglars häckning.*
3. *Orkidéerna kommer att flyttas inom området innan markarbeten påbörjas. Parkeytan kan inte breddas för att möta upp parken i norr utan att ta en befintlig villaträdgård i anspråk. En avvägning har gjorts mellan att till skapa mer parkeyta och till skapa fler bostäder. Eftersom planområdet har en närhet både till Sundsbroparken och Strandgårdsparken har bostäder prioriterats högre än anläggandet av en ny större park inom planområdet. Parkeytans primära funktion är att säkerställa en allmän parkpassage genom området.*
4. *Under hösten 2024 har Ekologigruppen, konsultföretaget som tagit fram naturvärdesinventeringen, varit ute i området för att precisera lokaliseringen av påträffad Skogsknipprot inför en framtida flytt.*

Ytterligare exemplar påträffades inte vid detta tillfälle. Exploatören har ett ansvar att i nästa skede säkerställa att inga arter som skyddas av lagstiftning påverkas negativt av exploateringen, såvida inte dispens meddelats innan arbetet påbörjas.

Tillgänglighetsrådgivaren, Malmö stad, diarienummer SBN-2021-741-101:

Under bilparkering anges att det totala parkeringsbehovet är beräknat till 105 bilplatser och att detta ska lösas genom markparkering. I första hand föreslås samlade parkeringsytor med högst 12 platser per yta (gäller området närmast Klagshamnsvägen).

Förgårdsmarken är ca 4 meter bred vid radhusen och en parkeringsplats för rörelsehindrades fordon bör vara 5 meter bred. Inom förgårdsmarken bör det även finnas plats för byggandet av ramper till entréer vid behov.

Förtydliga gärna hur ni tänker kring de 105 bilplatserna och speciellt kring parkeringsplatserna för rörelsehindrades fordon. Förslagsvis kan detta visas genom en Illustrationsplan med möjliga placeringar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

En uppdaterad parkeringsberäkning har gjorts, som förutsätter att fastighetsägaren vidtar mobilitetsåtgärder. Denna visar att det totala antalet parkeringsplatser som behövs inom området uppgår till cirka 90. Planbeskrivningen har uppdaterats med en illustrationsplan med redovisning av parkeringsplatser. Parkering för rörelsehindrades fordon har studerats vid framtagandet av illustrationsplanen.

Övriga remissinstanser

Tele 2 AB, diarienummer SBN-2021-741-103:

Tele 2 ligger på västra sidan av Klagshamnsvägen, i Global Connects kanalisation. Som jag ser det berörs vi inte av denna detaljplan. Om vi däremot skulle beröras så får ni gärna kontakta oss eller Global Connect för vidare diskussioner. Jag förutsätter då att alla eventuella kostnader ersätts av exploatör eller den som påkallat flytt eller annan åtgärd på vår kabel.

E.ON (Energidistribution, Gasol, Biofor), diarienummer SBN-2021-741-129:

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

I plankartan har E.ON bett om specifika rättigheter "E- Nätstation", men noterar i granskningsremissen att detta inte blivit tillgodosett, utan alla områden är istället döpta till "Tekniska anläggningar". Verklig placering kommer att ske på gården och där är det begränsning med max 10% egenskapsområde vilket ska samsas med annan teknisk anläggning och uthus etc. E.ON yrkar därför för att få specificerade byggrätter inom planen. **(1)**

Angående Punkt 2.2, rubrik "Användning" och punkt 2.6, rubrik "elförsörjning" i planbeskrivningen:

Här beskrivs att vår begärda byggrätt är utsatt i konkurrens av annan anläggning för lokal produktion. Detta kan E.ON inte godta, vi behöver specifik rättighet för nätstation. Behövs det

ytterligare rättigheter för annans parts tekniska anläggningar så måste det vara annan betäckning på sådan byggrätt. (2)

Angående 3.4 Konsekvenser för fastigheter så yrkar E.ON på att texten justeras. Följande text behöver arbetas in i planbeskrivningen i sin helhet och att det gäller E.ONs anläggning och inte annan aktör:

"För att kunna försörja den planerade bebyggelsen inom planområdet med el behövs ett antal nätstationer, mark eller lokal i markplan upplåts fritt för detta. Kring en elanläggning finns elektriska och magnetiskt fält. Styrkan beror bl.a. på avståndet till anläggningen, spänningen och belastningsströmmen. Det finns inga riktvärden för var nätstationer ska placeras, men myndighetens försiktighetsprincip tillämpas.

Utformning och placering bör ske på ett sätt som begränsar exponeringen av magnetfält, exempelvis i friliggande byggnad med ett avstånd till annan byggnad som överstiger fem meter. Vid placering av nätstation i byggnad, bör ett avstånd på minst fem meter hållas mellan nätstationen och byggnadsdel med hög vistelsegrad, t.ex. bostad eller kontor. Detta hanteras vidare i bygglovsprocessen.

Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter och standarder så ska minsta avstånd från nätstation vara 5m till annan brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag." (3)

4.1 Organisatoriska genomförandefrågor :

Sista stycket beskriver att E.ON ansvarar för nätstationer. I Plankarta och Planbeskrivning hänvisas på flera ställen om nätstationer för annan ägare. E.ON kan inte ansvara för sådant och befintligt text kan misstolkas. (4)

4.2 Tekniska genomförandefrågor:

Här beskrivs vidare om försiktighetsprincipen. Då det är tänkt för fler aktörer ang. nätstation så kan inte E.ON stå som ensam ansvarig för sådana anläggningar. Denna text behöver justeras (arbetas in i ovan kursiv text kanske?) (5)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Stadsbyggnadskontoret har efter granskning tillsammans med E.ON enats om en placering av nätstation inom planområdet. Nätstationens placering har preciserats på plankartan.*
2. *Syftet med beskrivningen och reglering i plankarta är att möjliggöra lokal energidelning inom området. Planbeskrivningen och plankartan har förtydligats avseende detta.*
3. *Föreslagen text, med små justeringar, har förts in i planbeskrivningen.*
4. *Se punkt 2.*
5. *Det är underförstått att E.ON enbart är ansvariga för sina egna anläggningar.*

Weum Gas AB, diarienummer SBN-2021-741-104:

Nordion Energi AB där Weum Gas AB och Swedegas AB ingår har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Weum Gas och Swedegas har inga ledningar eller anläggningar inom det berörda området och därmed inget att erinra.

PostNord, diarienummer SBN-2021-741-99:

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 och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

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

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsforbattningar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller annan förändring gällande befintlig alt ny infrastruktur.

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.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Ägare till fastigheten Lindmätaren 1, diarienummer SBN-2021-741-142:

Jag skriver för samfälligheten Lindmätaren 1 räkning och inkommer med synpunkter på den planerade trafiken på Lindmätaregatan i riktning söder mot norr. Jag inkommer med kompletteringar i kommande vecka.

Jag skriver för samfälligheten Lindmätaren 1 räkning och inkommer med synpunkter på den planerade trafiken på Lindmätaregatan i riktning söder mot norr.

Jag har mätt upp gatan och den är 5,6 m bred, på västra sidan, tre av stenraden tillhör Lindmätaren 1 vid resp fastighet och häckar växer ut på den ytan. På östra sidan finns lyktstolpar, stora stenar och gräsyta.

När det står en bil parkerad blir det kvar 3.4 m att då räcka för dubbelriktad biltrafik, cyklande och gående med eller utan barn eller hund.

En bil i riktning blir 2,2 m till så kvar 1,20 m till en mötande bil, kvinnor på lådcykel och någon som promenerar till en busslinje. Detta är en omöjlighet.

Vi känner att en trafikrörelse om 200 fordon dagligen inte kommer att fungera. Längs hela Lindmätaregatan norr-söder står det oftast fullt med parkerade bilar, så när som den nyligen inrättade "rundkörslan". **(1)**

Vad händer då? Jo, en tänkbar körväg blir då tyvärr, att biltrafikanterna sneddar igenom samfällighetens privata gator, med barn och utfarter från varje fastighet. Dags för oss att bygga ännu fler och högre farthinder?

Därtill har vi ju privata underhåll av dessa gator. **(2)**

Beräknad total bilrörelse ev 300 fordon per dygn, med endast dessa två utfartsmöjligheterna Klagshamnsvägen resp Lindmätaregatan. Vi vill att detta utökas med en förlängning av Strandgårdsvägen i riktning mot Parkmätaregatan, som ju måste vara en enkel och smidig lösning.

Som andra alternativ är också den först tänkta lösningen, med gata ner mot Skogsmätaregatan från Strandgårdsvägen.

Att försöka beräkna/fördela hur många som tar sig ut på Klagshamnsvägen resp Lindmätaregatan beror på om de ska ut på ringvägarna eller in mot stan och utfarten mot Klagshamnsvägen, svängning höger, kommer ju mitt i en upphöjning och övergångs ställe, nyligen asfalterat. **(3)**

(Fastighetsägaren har inkommit med flera fotografier, som finns tillgängliga på stadsbyggnadskontoret)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Lindmätaregatan i nord-sydlig riktning är en kommunal gata och har en bredd på 6,5 meter. Den körbara ytan är däremot något smalare. Lindmätaregatan bedöms kunna hantera den ökade mängden trafik som planerad bebyggelse kommer att generera. Det stämmer att gatan inte har en tillräcklig bredd för att samtliga trafikslag ska passera samma punkt samtidigt, invid en parkerad bil. Vid ett sådant scenario måste företräde lämnas. Det vill säga att en av bilarna stannar och låter mötande trafik passera.*
- 2. Detaljplanens genomförande kommer att innebära högre trafikmängder på omgivande gator. Det är en negativ konsekvens av detaljplanens genomförande. Den troliga körvägen mellan planområdet och Bombhögsgatan är via den del av Lindmätaregatan som är kommunal.*
- 3. Föreslagna trafikanslutningar sker till kommunalt ägda gator. Anslutningar bedöms som tillräckliga för att hantera den trafik som detaljplanen genererar. I samrådet fanns även en trafikkoppling till Skogsmätaregatan. Syftet med trafikkopplingen till Skogsmätaregatan var att förbättra avfallshanteringen för de befintliga villorna utmed Strandgårdsvägen. Vid en avvägning bedömdes inte denna trafikanslutning som den bästa lösningen för området. Anslutningar till det befintliga gatunätet kommer att göras på ett trafiksäkert sätt.*

Ägare till fastigheten Strandgården 13, diarienummer SBN-2021-741-138:

Vi har varit bortresta i oktober och har därför inte kunnat kommentera tidigare.

Generellt positiv till att man vill bygga mer i Bunkeflostrand, men höjden på bostäderna är alldeles för hög **(1)** samt att ofattbart lite fokus verkar ligga på att göra Bunkeflostrand grönare. Det bör byggas in en park i detta område och betydligt större än den som illustrerats. **(2)** Bunkeflostrand 1:93 och 1:96 bör för att passa in i området regleras till max 1 våning alt. 2 våningar och platta tak (likt Citronmätaren), inte 7m byggnadshöjd och 45gr vinkel och 13 m i nockhöjd! **(3)** Det är många befintliga husägare som påverkas negativt av föreslagna takhöjder. Den skuggbild ni illustrerar blir missvisande. Klockan 17 den 21e juni står solen högt och då förstår jag att ingenting skuggas! Men hur ser det ut mellan 19-21 när många av oss nyttjar våra trädgårdar. Detta är hus vi köpt med omsorg till väderstreck och där skuggning av höga huskroppar väsentligt påverkar pris på bostad, stress och livskvalitet. Hur ser skuggbilderna ut Maj-September och klockan 18-21? **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Den högsta tillåtna nockhöjden har efter granskningen minskat från 13 meter till mellan 9 och 11,5 meter, med undantag för det planerade flerbostadshuset ut mot Klagshamnsvägen som tillåts vara 12,5 meter. I planområdets närhet finns enbostadshus och flerbostadshus med en höjd på 1-3 våningar. Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagen byggnation är anpassad till områdets skala.
2. Marken inom planområdet ägs privat och består i dagsläget av naturlig mark. Ett genomförande av detaljplanen kommer att innebära att de här ytorna tas i anspråk till fördel för bostadsbebyggelse. I planområdets närhet finns två parker och Bunkeflo strandängar. Fokus för detaljplanen har varit att tillskapa gröna bostadsmiljöer. Sedan granskningen har den planerade gatan breddats för att möjliggöra fler planteringar utmed gatan. I Bunkeflostrand planeras bland annat för en ny stadsdelspark som kommer ha en area på 120 000 kvadratmeter. Invigning planeras till 2026.
3. Se punkt 1. Stadsbyggnadskontoret bedömer att radbus med sadeltak passar väl in i området och knyter an till Bunkeflostrands bebyggelsetradition. Detaljplanen möjliggör två våningar och inredd vind, vilket bedöms som lämpligt i området.
4. Stadsbyggnadskontoret har utgått från Boverkets skrift Solklart från 1991 och tidpunkterna för skuggstudien är praxis. Utifrån Boverkets skrift ska minst 5 timmar sol mellan klockan 09.00 och 17.00 eftersträvas på sociala ytor och i bostäder.

Ägare till fastigheten Lindmätaren 17, diarienummer SBN-2021-741-137 och SBN-2021-741-152 (i yttrandet förekom personuppgifter som tagits bort):

Jag har synpunkter på bevarandet av poppelträden i syd nordlig riktning och då gällande den rad som står i väster. Jag inkommer med kompletteringar i veckan som kommer.

Inledning

Jag önskar härmed lämna synpunkter på detaljplanen med fokus på poppelallén som omfattar cirka 50 träd med en genomsnittshöjd på 50 meter. Som ägare av en angränsande fastighet, sakägare, har jag direkt erfarenhet av de problem och risker som dessa träd medför. (Tidigare ägare av två hästgårdar med ”poppel problem”) Min bedömning är att poppelallén inte är lämplig att bevara i samband med exploateringen av området. Nedan presenteras mina synpunkter och förslag.

Problemområden

1. Säkerhetsrisker
 - Fallrisk: Poppelträd har ett grunt rotsystem och mjukt virke, vilket gör dem särskilt känsliga för stormar. Det finns en betydande risk att hela träd eller stora grenar faller, vilket kan orsaka skador på både befintliga och framtida bostäder.
 - Rotsystemets påverkan: Poppelrötter är mycket invasiva och kan sträcka sig upp till 50 meter från stammen. Detta innebär att rötterna kan skada husgrunder, gator, avloppssystem och andra underjordiska installationer i området. Denna risk förvärras vid markarbeten, då rötterna blir instabila.
2. Ekologiska och praktiska problem
 - Underhåll: Poppelträd kräver kontinuerligt underhåll, såsom beskärning och inspektion, för att minimera risken för nedfallande grenar. Detta innebär återkommande kostnader för såväl fastighetsägare som kommunen.
 - Fröspridning och allergiproblem: Träden producerar stora mängder frön med ludd under våren och försommaren, vilket kan orsaka allergiska reaktioner och oönskad spridning av nya poppelträd på närliggande tomter.
 - Löv- och grenavfall: Den omfattande mängden löv och grenar som träden

producerar riskerar att fylla takrännor, trädgårdar och vägar, vilket innebär ytterligare underhållsarbete och kostnader.

3. Begränsningar för markanvändning

- Trädens storlek och växtlighet orsakar omfattande skuggning, vilket minskar möjligheten att använda trädgårdar effektivt, exempelvis för odling eller uteplatser. Dessutom bidrar skuggningen till mörkare inomhusmiljöer i närliggande bostäder.

Förslag på lösning

För att skapa en hållbar och trivsamt bostadsmiljö föreslår jag att poppelallén ersätts med träarter som är bättre lämpade för bostadsområden, exempelvis lindar, lönnar eller prydnadsträd som körsbärsträd. *Detta skulle ge området en mer hanterbar grönstruktur och samtidigt främja trivsel och biologisk mångfald.*

Jag vill också lyfta fram en konkret lösning:

- Avverkning och bortforsling: Jag har tidigare anlitat OSBY Röjningstjänst AB för trädfällning och flisning. Företaget har erfarenhet av liknande projekt, 25 år i branschen och kan omgående utföra avverkning av träden innan växtsäsongen börjar, lämpligt senast i februari–mars.
- Borttagning av rotsystem: Detta bör ske i samband med övriga markarbeten för att undvika spridning av nya poppelträd och för att säkerställa stabiliteten i området.

Sammanfattning

Att bevara en hel poppelallé i ett bostadsområde innebär betydande säkerhets- och underhållsrisker samt ekonomiska konsekvenser för både boende och kommunen. Naturvärdet av en sådan allé är begränsat och väger, på intet sätt, upp de problem som träden medför. Genom att ersätta träden med lämpliga träarter kan området göras mer funktionellt, estetiskt tilltalande och långsiktigt hållbart.

Jag uppmanar därför stadsbyggnadskontoret och ägarna av marken AWE Projekt Bunkeflostrand AB att ompröva sitt beslut om att bevara poppelallén och istället prioritera en lösning som tar hänsyn till både boendes säkerhet och områdets utveckling.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadsbyggnadskontoret har reviderat handlingarna efter inkomna synpunkter. Fällningsförbudet har tagits bort för poppelallén. Detta innebär inte per automatik att träden kommer att fällas, utan endast att det inte finns ett juridiskt skydd av träden i detaljplanen. Det är upp till fastighetsägaren att avgöra om de vill spara träden eller inte.

Ägare till fastigheten Strandgården 9, diarienummer SBN-2021-741-136:

Vi bor i ett enplanshus, Nr 9 på fastighetskartan. Vad vi kan se på den tilltänkta detaljplanen kommer vi att beröras väldigt mycket.

På två sidor om vår fastighet planeras det att uppföras två hus med en nockhöjd på 13 meter. Dessa hus är också de hus som kommer att planeras att uppföras närmast något idag befintligt hus. De känns överkligt att man inte tar hänsyn till redan befintlig fastighet och de som bor i detta. Det känns inte så trevligt att när man tittar ut från sina fönster titta rakt på ett 13 meter

högt hus. Dessutom blir det full insyn på vår tomt. Det kommer att kännas som att bo i ett hus med mur runt om. Dessutom kommer det planerade huset vid vår gavel skugga vår tomt. Det innebär att vi inte kommer att sol på eftermiddag och kvällar.

Våra synpunkter är viktiga då det kan komma att påverka värdet på vår fastighet vid en eventuell försäljning.

Vi hoppas att ni tar hänsyn till våra synpunkter och gör en förändring på detaljplanen så att det blir mindre påverkan på vår fastighet. Kanske kan husen vid vår fastighet placeras annorlunda. Det framgår på den tilltänkta detaljplanen att det hus som ska uppföras framför fastighet 10 på fastighetskartan planeras uppföras längre ifrån deras fastighet. Vilket då innebär mindre påverkan på deras fastighet. **(1)**

Strandgårdsvägen, som ska förbinda Lindmätaregatan och Klagshamnsvägen, kommer vid omläggning ha en knutpunkt vid vår fastighet. Det kommer att innebära att trafiken kommer att öka. Ju fler som kommer att flytta in i det planerade området så givetvis kommer fler att nyttja denna gata. Risken är också stor att det blir en genväg att ta sig ut från Bunkeflostrand då många upplever att det är mycket trafik och att det lätt blir köer vid Bunkeflostrand centrum. Med åren har Bunkeflostrand vuxit vilket har medfört ökad trafik på genomfartslederna i Bunkeflostrand. **(2)**

Att öka antal hushåll från 60 till 80 vilket då innebär att det blev en höjning av flerbostadshöjden känns ganska onödigt. Detta med tanke på att det troligtvis kommer att öka antal barnfamiljer. Utbudet för aktiviteter i Bunkeflostrand för barn är inte stort. Här saknas simhall, svårt att få plats om barn till t ex spela fotboll m m. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Detaljplanen har reviderats och planerade bostäder har flyttats längre från fastigheten Strandgården 9. I väster har de planerade bostadsbyggnaderna placerats cirka 10–11 meter från fastighetsgränsen och cirka 16-17 meter från byggnaden på Strandgården 9. I norr har bostadsbyggnader placerats cirka 7 meter från fastighetsgräns och cirka 13-14 meter från byggnaden på fastigheten Strandgården 9. Bostadsbyggnader i väster har minskat i nockhöjd till högst 11,5 meter. Byggnader i norr har minskat i nockhöjd till 10 meter. I granskningen tillät detaljplanen en fri placering av tekniska anläggningar på fastigheten Bunkeflostrand 1:36. Nätstationens placering har preciserats i plankartan och tillåts endast uppföras inom lilamarkerad yta i plankartan och som närmast 1 meter från fastighetsgräns mot Strandgården 9.*
- 2. Biltrafiken inom och i närheten av planområdet kommer att öka som en konsekvens av att fler bor i området. Däremot bedöms risken för att Strandgårdsvägen blir en smitväg som liten eftersom gatan inom planområdet kommer utformas för låga hastigheter.*
- 3. I samrådsbehandlingen var antalet bostäder fel. I samrådsbehandlingen redovisades aldrig lägenheterna i flerbostadshuset i text. Däremot framgick det i illustrationsplanen i planbeskrivningen. Felet rättades till i granskningen av detaljplanen.*

Ägare till fastigheten Strandgården s:1, diarienummer SBN-2021-741-135 och SBN-2021-741-125:

Förtätning

Bunkeflostrand är en plats dit många boende valt att flytta, från de centrala delarna av Malmö till ett område med bykänsla och närheten till naturen i form av trädgårdsstaden och strandängarna - ett naturreservat med mosaik av våtmarker, vassdungar och öppna områden.

Enligt underlag till begäran om planuppdrag daterat 2021-01-19 framgår att syftet med detaljplanen är ”[...] Jatt göra det möjligt att bebygga området med bostäder, i form av småhus. Syftet är också att säkerställa allmän platsmark för trafik, park samt hantering av dagvatten och skyfall.”.

Av samma planuppdrag framgår också att det planeras för 50 nya bostäder i form av småhus, dvs radhus (10-15) och villor (30-40). Översiktsplanen som idag reglerar området anger existerande blandad stadsbebyggelse med låg täthetsgrad för området. Förtätning i enlighet med detaljplanen som den nu ser ut går emot planuppdraget och är inte förenligt med plan- och bygglagen där det uttryckligen framgår att man ska främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområde och kommunikationsleder. Föreslagen förtätning är således inte förenlig med plan- och bygglagen eftersom detta skulle påverka strukturen och estetiken, grönområden och kommunikationsleder negativt. **(1)**

I sammanhanget bör det också framhållas att det område som bebyggt enligt detaljplan DP5398 ”Citronmätaren” är alldeles för tätbebyggt och upplevs som att det inte harmoniserar med övriga detaljplaner i närområdet. Området upplevs som trångt och klumpigt och passar inte in i sin omgivning och inte heller har man tagit hänsyn till barnen i tillräcklig utsträckning vad gäller utformning av infrastruktur i form av gator och obefintliga trottoarer. För att området i stort ska anses uppfylla plan- och bygglagen och även beakta klimatförändringarna behöver planeringen av angränsande mark vara betydligt nättare än Citronmätaren. **(2)**

Detaljplanen för Citronmätaren har en höjdbegränsning på 6 meter vad gäller par och radhus något som nya planer för intilliggande områden måste beakta. Allt annat vore oproportionerligt för boende i angränsande områden.

Utformning av Dp 5785 i relation till omkringliggande detaljplaner

Den reviderade planbeskrivningen innebär en ökning av möjliga bostäder från först 50 till 60, till 80 hushåll vilket innebär ytterligare förtätning i förhållande till såväl planuppdraget som det första förslaget. Det framgår av plan och bygglagen att en detaljplan ska vara utformad med skälig hänsyn till befintliga bebyggelse-, äganderätts- och fastighetsförhållanden som kan inverka på planens genomförande.¹ Det kan inte framstå som skälig hänsyn att föreslå att bebyggelse (inkluderat samtliga slag) med nockhöjd på 13 meter med taklutning på minimum 45° i ett område som omgärdas av redan antagna detaljplanerade område som präglas av trädgårdskänsla och småskalighet. Omkringliggande detaljplaner tillåter maximalt 4,5 m nockhöjd och taklutning på max 30° på envåningshusen samt 30°- 45° på tvåvåningshusen (småhus) och med byggrätt på maximalt 30% (DP4955).**(4)**

Till detta hör även frågan om skuggbildning. Direkt angränsande fastigheter i DP4955 har en bebyggelse med nockhöjd om 4,5 m och intill dessa föreslås alltså flerbostadshus med nockhöjd om 13 m. Här har SBK inte tagit någon som helst hänsyn till befintliga områden och boende. Detta förslag skulle drastiskt inverka på de boende, förstöra bykänslan och inte passa in i den allmänna designen av området. Skuggningen av befintliga bostäder är mycket större än vad SBK får det att framstå från i sitt planförslaget. ÖSS noterar att mätningar av skuggbildningen gjorts under midsommar samt vårdagjämningen – dvs dagar på året då solen står högt. Denna mätning kan inte anses vara tillräcklig i sammanhanget då all övrig tid på året kommer att signifikant överskugga befintliga fastigheter. **(5)**

Mot bakgrund av ovan fakta och tillgänglig information kan det med enkelhet konstateras att samtliga omkringliggande detaljplaner har en lägre takhöjd genom maximal nockhöjd i

kombination med maximal taklutning om 45° samt med en betydligt lägre byggrätt än vad den föreslagna detaljplanen 5785 har. I sammanhanget bör det poängteras att taklutningen om 45° inte kan accepteras ovanpå hus med nockhöjd på 13 meter. Det är helt oacceptabelt och kan inte anses vara förenligt med syftet som anges i planuppdraget och inte heller med detaljplanen och den omkringliggande bebyggelsen.

Sammanfattningsvis konstaterar ÖSS att flerbostadshuset inte är förenligt med planuppdraget och därför inte kan accepteras. Planen behöver revideras och följa syftet i planuppdraget som avser småhus och radhus. Taklutningen måste justeras bort från detaljplanen och takhöjden, inte nockhöjden, måste begränsas så att den inte överstiger befintliga detaljplaner. (6)

Infrastruktur

Majoriteten av de parter som yttrat sig har framfört vilken påverkan på trafiken det kommer att innebära med föreslagen förtätning i området. ÖSS ställer sig frågande till om SBK verkligen förstår problematiken med infrastrukturen till och från Bunkeflostrand. Boende i Bunkeflostrand som arbetar på annan plats, tex centrala Malmö, och använder sig av utfarten ur Bunkeflostrand förbi Annestad och Ollebo alternativt längs med Klagshamnsvägen och in i Limhamn eller Naffentorpsvägen har insyn i hur ansträngd situationen längs med vägarna är. Den reviderade planen med föreslagen förtätning kommer att påverka den redan nertyngda infrastrukturen negativt och i avsaknad av fakta från SBK sida kan ÖSS konstatera att det saknas grund för SBKs påståenden.

Något som förs fram är att fler boende ökar underlaget för kollektivtrafik. Problematiken är i dagsläget inte avsaknad av kollektivtrafik utan av allt för många fordon längs med infarterna till Bunkeflostrand. Här till ska också nämnas att översiktsplanen för området längs med Klagshamnsvägen primärt är ett cykelstråk varpå argumentet om att detta kommer öka underlaget för kollektivtrafik i realiteten är vagt. Avslutningsvis vill ÖSS se att det tydliggörs att ingen anslutning görs till Parkmätaregatan från området som planeras i anslutning till Strandgårdsstigen på samfällighetsförenings väg. (7)

Barnkonventionen

I sammanhanget ska också frågan om barnens bästa beaktas då DP5785 berör barn och utformning av området. Strandgårdsvägen 3 har framfört betydelsen av en trygg trafikmiljö för barn och detta gäller i förlängningen även barn som kommer att röra sig från ÖSS till Klagshamnsvägen för att tex ta sig till kollektivtrafik eller skola. ÖSS instämmer i Strandgårdsvägens 3s yttrande och vill särskilt påpeka att SBK besvarat detta med kommentaren att "SBK bedömer att planområdet blir en god boendemiljö för barn". Bedömningen i sig redogörs inte för och det framstår som märkligt att SBK har möjlighet att bedöma något som de inte har utrett eller i vart fall inte redogjort för i konsekvensanalysen.

Hela planbeskrivningen och konsekvensanalysen genomsyras av avsaknad av faktabaserade argument, resonemang och slutsatser. I stora delar har SBK bemött inkomna synpunkter med tyckande i enlighet med ovan stycke istället för att beakta och bemöta synpunkterna på ett sakligt och korrekt sätt. Eftersom detta är fråga om myndighetsutövning ställs det höga krav på det allmänna för att rättsprinciper ska anses uppfyllda och ytters blir det en fråga om rättssäkerhet när bemötandet från SBK är så bristfälligt som denna plan. Detta i sig borde vara grund nog för att återförvisa eller avslå förslaget i dess nuvarande form.

Vidare nämns mer kring park under kommande rubrik men i sammanhanget vill ÖSS också hänvisa till SBKs beskrivning av att man uppfyller barnkonventionen för att SBK planerat en ”park”. Det som beskrivs som park är närmast en cykelväg som omgärdas av grönska vilket inte alls är fråga om en park som bör definieras som en grönyta i form av trädbevuxet område vars ursprungliga naturbeskaffenhet bevarats i så stor utsträckning som möjligt.

Barnens säkerhet i förhållande till planerad väg och trottoar berörs inte alls under rubriken ”Barnperspektiv”. (8)

Miljöfrågorna har bortprioriterats

Vidare framgår det tydligt av Plan- och bygglagen att planläggning ska ske med hänsyn till natur och kulturvärden och att man ska främja en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområde och kommunikationsleder.

Planbeskrivningen saknar all form av argumentation kring avvägningen av de olika intressena. Planeringen och samrådsdokumentationen innehåller bara ett konstaterande att man inte prioriterar detta samt att man till viss del uttrycker att Malmö växer och att det finns ett behov av fler bostäder. SBK framför inga som helt argument för att bebyggelse, i ett område som redan är bebyggt, ska prioriteras framför miljöintressena. I vart fall borde miljöintressena lyftas fram i planförslaget och det borde finnas ett resonemang kring hur och varför man prioriterar att planlägga område, som redan är bebyggt, på detta sätt.

Den signifikanta förtätningen kommer i förlängningen att påverka natur och miljö och därtill boendes hälsa och miljö negativt i förlängningen. ÖSS ställer sig positiva till planläggningen av en park. Däremot synes parken ha uteblivit i planeringen då det som anges i planbeskrivningen är ett cykelstråk inte någon park. Parker är viktiga och till den del som det redan finns träd och trädkronor bör dessa i största möjliga utsträckning bevaras. Den som har besökt Bunkeflostrands nyare områden vet att det saknas stora trädkronor och att det under är sorgligt att det inte finns mer trädgrönska som skapar en livfull och lugnande miljö då detta, enligt all forskning påverkar människor positivt.

Det finns stora mängder underlag för att visa hur viktig miljön och naturen är för såväl individen som för hela befolkningen. Nedan följer ett urval av hänvisningar till prioriteringar som fullständigt bortprioriterats i planen utan någon förklaring.

Prioriteringen av grönska och en luftig planläggning är viktigt inte minst för barnen i vårt samhälle. Inom Region Skåne finns det en modell 3,30,300 vilken innebär att byggnadsutvecklingen och exploateringen ska:”

- Planera hälsofrämjande och gröna miljöer som stimulerar till fysisk aktivitet och bidrar till att minska negativ påverkan på människans hälsa
- Planera och förvalta tätorternas grönstruktur med utgångspunkt i att stärka dess förmåga att producera ekosystemtjänster och främja biologisk mångfald för att skapa nyttor för hela Skåne
- Förtäta städer och tätorter med hänsyn till den befintliga grönstrukturen.

Vidare följer av en rapport från Vetenskapliga rådet för hållbar utveckling, publicerad 2019, nio punkter om hur stadsgrönska bidrar till bättre hälsa för oss människor. Punkterna som diskuteras är således positiva effekter på människors hälsa av att omgärdas av stadsgrönska. Vad stadsgrönska bidrar till:

- Ökad avkoppling och mindre stress
- Förbättrat socialt kapital Bättre immunförsvar
- Ökad fysisk aktivitet
- Minskad exponering för buller
- Minskar exponering för luftföroreningar
- Minskad exponering för urbana värmeöar
- Bättre exponering för solljus och förbättrad sömn
- Ökat miljömedvetet beteende

Det kan därför med enkelhet konstateras att föreslagen plan kommer att framkalla försämrade livskvalitet och ökad stress eftersom det inte bevarar den gröna miljö som finns idag.

Förslaget följer heller inte Naturvårdsverkets mål om 25 procent av stadens yta skall vara täckt av trädskronor senast under 2030. Något som också påkallats av tekniska nämnden i deras yttrande:

”Planförslaget innebär en förtätning som påtagligt minskar andelen grön mark. Området bör ses över avseende byggnaders placering och utbredning samt att ett mer omfattande skydd av befintliga naturvärden införs. En utökning av ytor planerade som allmän plats PARK bör också utredas.”

I sammanhanget vill ÖSS också hänvisa till en rapport från Göteborgs Universitet som uppmärksammats på ekot så sent som den 29 Oktober 2024 där man påtalar att grönskan i större städer har minskat med 1 300 hektar vilket för dem mer sårbara för klimatförändringars effekter.

”Ekots granskning har visat att grönskan i större städer minskat. minst 1 300 hektar grönska, alltså parker, gräsplättar och trädgårdar, försvunnit de senaste fem åren från städer med minst 50 000 invånare. Det gör dem mer sårbara för klimatförändringars effekter. Skuggan från träd svalkar vid värmebölja, och gröna ytor fångar upp vatten bättre vid skyfall än till exempel asfalt.”

Stadsbyggnadskontoret gör en prioritering, där signifikant förtätning prioriteras före natur och miljö samt i förlängningen de boendes hälsa. Denna prioritering underbyggs inte av någon argumentation utan även här är det fråga om myndighetsutövning utan någon form av förankring i principen om rättssäkerhet. SBK väljer förtätning, före grönytor-livskvalitet, mindre stress-lägre sjukvårdskostnader för samhället och i slutändan går SBK emot våra barns möjlighet till rekreation och utelek samt påskyndar klimatförändringarna. (9)

Slutsatser

Sammanfattningsvis konstaterar ÖSS att föreslagen utformning av detaljplanen DP5785 med ökad förtätning och med en exceptionell design inte är ändamålsenlig och förenlig med befintliga detaljplaner. I nuvarande utformning emotsätter sig ÖSS den föreslagna detaljplanen. I sin nuvarande utformning kan inte ÖSS ställa sig bakom planen eller bygglov som baseras på planen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Antalet bostäder i ett planuppdrag är endast en tidig uppskattning av hur många bostäder som kan få plats inom ett område. Under detaljplaneprocessen har antalet bostäder undersökts närmare och ytan möjliggör ett större antal bostäder än vad som bedömdes i början av processen.*
2. *Tätheten som föreslås i detaljplanen är jämförbar med omgivande områden. Inom planområdet kommer en allmän gata att byggas ut. Den allmänna gatan som planeras att byggas ut inom området avses utformas på fotgängares villkor med planteringar som tvingar fordon till låga hastigheter.*

3. *Planerade byggnader kommer att vara högre än byggnader i planområdets närhet. Det är skillnad på nockhöjd och byggnadshöjd. Enkelt sagt mäts byggnadshöjd upp till där fasaden möter taket. Nockhöjd mäts upp till takkonstruktionens högsta punkt. I närområdet förekommer enbostadshus med nockhöjd på mellan 8–9 meter, medan den reglerade byggnadshöjden är betydligt lägre. Förutsatt att det högsta tillåtna byggnadsdjupet används möjliggör den här detaljplanen en byggnadshöjd på cirka 6–7 meter. Planbeskrivningen har kompletterats med gatusektioner där planerade byggnaders höjd redovisas i förhållande till närliggande befintliga byggnader.*
4. *Den högsta tillåtna nockhöjden har efter granskningen minskat från 13 meter till mellan 9 och 11,5 meter, med undantag för det planerade flerbostadshuset ut mot Klagshamnsvägen som tillåts vara 12,5 meter. I planområdets närhet finns enbostadshus och flerbostadshus med ett våningsantal på 1–3 våningar. Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagen byggnation är anpassad till områdets skala.*
5. *Skuggstudien är genomförd för att ge en representativ bild kring hur skuggbildningen ser ut under det ljusa halvåret när utevistelsen är som störst.*
6. *Se ovan punkter.*
7. *Planförslaget kommer innebära fler boende i Bunkeflostrand och planförslaget kommer att bidra till högre trafikflöden inom och i närheten av planområdet. Trafikökningen bedöms inte som betydande i sammanhanget. Planförslaget beräknas generera cirka 300 fordonsrörelser fördelat över dygnet. Omgivande gator bedöms kunna hantera det ökade trafikflödet. Avseende trafiksituationen mellan Bunkeflostrand och Malmös mest centrala delar stämmer det att gatunätet kan vara ansträngd vid rusningstrafik. Fastighets- och gatukontoret jobbar löpande med åtgärder av stadens gatunät för att förbättra framkomligheten. Malmö stad arbetar aktivt med att få fler att cykla och att resa kollektivt, vilket minskar belastningen på gatunätet.*
8. *Planbeskrivningen har kompletterats med ett utökat resonemang kring konsekvenser för barn. Gator där planeringen utgår från att prioriteras gående genom så kallad "shared space" där flera trafikslag delar yta har i forskningen visat sig öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. De primära anledningarna är att bilarna framförs i lägre hastigheter och att förare är mer uppmärksamma när de kör på gator där de inte har företräde. Detta är även positivt för barns rörelsefrihet i gatan.*
9. *Avvägningen mellan hur områden ska användas görs i första hand i kommunens översiktsplan. I översiktsplanen avses aktuellt planområdet användas för blandad stadsbebyggelse, vilket detaljplanen möjliggör. Stadsbyggnadskontoret delar samfällighetens bedömning kring vikten av gröna rekreativa ytor i staden. I Bunkeflostrands östra delar kommer bland annat en ny stadsdelspark att anläggas, tillsammans med ett närverk av gröna stråk och naturområden.*

Ägare till fastigheterna Strandgården s:1, Bunkeflostrand s:13 och Citronmätaren 1, diarienummer SBN-2021-741-133:

Samfällighetsföreningarna ovan har tagit del av den reviderade planbeskrivningen med dnr SBN-2021-741 för DP5785 och lämnar följande gemensamma yttrande i tillägg till sina respektive yttranden.

Föreslagen utformning av detaljplanen DP5785 med ökad förtätning, utmanade infrastruktur, en volym på bebyggelsen som inte passar i grannskapet samt avsaknad av tanke på natur, barn och biologisk mångfald är varken ändamålsenlig eller förenlig med barnkonventionen och plan- och bygglagens syfte. Föreningarna kan därför inte ställa sig bakom denna plan, utan föreslår en revidering i enlighet med nedan, detta för att föreningarna skall kunna ställa sig bakom planen och framtida bygglov.

- Detaljplanen ska inte frångå syftet som anges i begäran om planuppdrag, det vill säga förtätningen får maximalt uppgå till 50 nya hushåll bestående av i huvudsak småhus och mindre väl till platsen utformade flerbostadshus. **(1)**
- Detaljplanen ska vara utformad och anpassad efter befintlig bebyggelse.
- Högsta byggnadshöjd, taklutning och byggrätt ska vara i enlighet med omkringliggande detaljplanelagda områden. **(2)**
- Infrastrukturen tillåter inte 80 nya hushåll – något annat har inte framkommit av handlingarna som stadsbyggnadskontoret presenterat. **(3)**
- Miljön och befintlig grönska bör bevaras i största möjliga utsträckning inte enbart för att skapa en harmonisk miljö och bevara naturen utan utifrån klimatperspektivet. Bebyggelse av denna dignitet kommer avsevärt att påverka vid värmeböljor och avsaknad av grönytor som fångar upp skyfall bättre än hårdgjorda ytor. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Antalet bostäder i ett planuppdrag är endast en tidig uppskattning av hur många bostäder som kan få plats inom ett område. Under detaljplaneprocessen har antalet bostäder undersökts närmare och ytan möjliggör ett större antal bostäder än vad som uppskattades i början av processen. Planerad bebyggelse har en jämförbar täthet med omgivande områden.*
2. *Planförslaget har anpassats till omgivande bebyggelse avseende täthet och till stor del även höjden på byggnader, som har minskats sedan granskningen av detaljplanen. Detaljplanen möjliggör bostäder med 2,5 våning, vilket också till viss del möjliggörs i angränsande detaljplaner. I närområdet förekommer radhus i 2,5 våningar och flerbostadshus i tre våningar.*
3. *Stadsbyggnadskontoret har beräknat hur mycket trafik planerade bostäder kommer att generera och bedömer att omkringliggande gatunät klarar av att hantera ökningen.*
4. *Avvägningen mellan hur områden ska användas görs i första hand i kommunens översiktsplan. I översiktsplanen anses aktuellt planområdet användas för blandad stadsbebyggelse, vilket detaljplanen möjliggör. Stadsbyggnadskontoret delar samfällighetens bedömning kring vikten av gröna rekreativa ytor i staden. I Bunkeflostrands östra delar kommer bland annat en stadsdelspark och ett större naturområde att anläggas.*

Ägare till fastigheterna Bunkeflostrand 1:39 diarienummer SBN-2021-741-132:

Som ägare till fastigheten Bunkflostrand 1:39 vill vi med denna skrivelse lämna följande yttrande gällande Dp5785

1. Vad gäller dagvatten för befintliga fastigheter så står det att läsa: ”De redan bebyggda fastigheterna Bunkeflostrand 1:37-1:40 och 1:99 har inte tagits med i beräkningen då inga förändringar förväntas ske på fastigheterna”. Det har lämnats synpunkter under samrådet då befintlig situation är ohållbar då våra fastigheters dagvattenhantering inte har tagits hänsyn till i någon av omgivande detaljplaner. Dagvattenproblematiken som vi har idag behöver lösas i denna detaljplanen då den omfattar vår fastighet. **(1)**
2. Vi motsäger oss den 45 gradiga taklutningen, vilket kommer att ge ett väldigt tungt och massivt intryck av byggnaderna. Genom att tillåta en variation av platta tak och olika lutningar så skapas en flexibilitet i byggnationen och kommer att göra husen nättare men ändå med möjlighet att få till stånd samma bostadsyta. Detta skulle ge en mer harmonisk bild av området. I samrådshandlingarna reglerades endast takhöjden, inte taklutningen. Vi anser det är en fördel då det ger ökade förutsättningar för blandbebyggelse. Vi vill absolut

inte få ett område som liknar/känns som området söder om Strandgårdsvägen (Citronmätaren), som ger ett tätt och massivt intryck.

3. Området har genom åren marknadsförts som småskalig bostadsbebyggelse och samtliga detaljplaner som omger Strandgårdsvägen har behövt ta hänsyn till det. På sidan 4 står det att läsa ” Syftet med detaljplanen är att göra det möjligt att bebygga området med småskalig bostadsbebyggelse i form av radhus, parhus, friliggande enbostadshus och flerbostadshus som i skala är anpassad till omgivningen”. På sidan 14 står det ” Bunkeflostrand har vuxit fram etappvis och har därför en varierad stadsbild med flera olika typer av bebyggelse. I planområdets närhet dominerar området av friliggande enbostadshus, radhus och kedjehus. Ett mindre antal småskaliga flerbostadshus finns strax norr om planområdet. Planförslaget är utformat för att passa in i den påbörjade strukturen med småskalig bebyggelse i närområdet och bedöms därför inte påverka stadsbilden negativt”. Vi kan acceptera ett flerfamiljs hus längs med Klagshamnsvägen men att lägga ytterligare flerfamiljs hus / parhus / radhus med 13 meter bygghöjd mitt i området som har angränsande enplanshus är helt oacceptabelt för stadsbilden. Vi anser att maxhöjden ska vara max 8,5m om det finns angränsande enplanshus. Detta gäller hela den ”yttre gränsen” av detaljplanen och framför allt det som idag är Strandgården samt 1:34 och 1:35. Den bygghöjd som tillåts på dessa tomter kommer att förändra hela skalan på området och strider därmed mot det som skrivits i detaljplanen. Som vi nämnt i punkten 2 ovan så kan man sänka takhöjden för området om man får en större flexibilitet gällande taklutningen. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Fastigheten Bunkeflostrand 1:39 har tidigare inte ingått i kommunens verksamhetsområde för dagvatten. Ansvaret för att hantera dagvatten utanför kommunens verksamhetsområde åligger den enskilda fastighetsägaren. I samband med denna detaljplan kommer det kommunala verksamhetsområdet att utökas till att omfatta samtliga fastigheter inom planområdet, inklusive fastigheten Bunkeflostrand 1:39. Nya dagvattenledningar kommer att byggas ut längs den planerade kommunala gatan inom planområdet. Dagvattenledningarna ska dimensioneras för att kunna motta dagvatten från fastigheten Bunkeflostrand 1:39, och övriga fastigheter längs den samfälliga vägen. En anslutningspunkt avses att anordnas för detta ändamål. Fastighetsägarna ansvarar för att leda dagvatten fram till den kommunala anslutningspunkten.*
2. *Sedan granskningen har den minsta takvinkeln minskat från 45 grader till 40 grader och den högstanockhöjden minskat till maximalt 11,5 meter avseende radhus och parhus. Flerbostadshuset som planeras mot Klagshamnsvägen tillåts ha en nockhöjd på 12,5 meter. Syftet med regleringen är att få ett sammanhållet område med ett gemensamt uttryck. Detaljplanen möjliggör fortfarande en blandad bebyggelse med möjlighet till variationsrikedom i hur byggnader i övrigt gestaltas.*

Ägare till fastigheten Bunkeflostrand 1:39, diarienummer SBN-2021-741-131:

Det tidigare samrådsförslaget var dåligt genomtänkt och fick därför massiv kritik från såväl remissinstanser som berörda markägare. Det är därför glädjande att områdets trafikmatning nu ändrats.

Exploateringsgraden

En återkommande synpunkt under samrådet är den höga exploateringen av området. Det är därför anmärkningsvärt att exploateringen nu ökat från tidigare 60 till 80 bostäder utan att vi finner någon förklaring till det i samrådsredogörelsen. (1) T ex kan den höga exploateringen av fastigheterna Bunkeflostrand 1:93 och 1:96 verkligen ifrågasättas då området ligger i ett inklämt läge mellan den befintliga bebyggelsen och med utomordentligt dåliga förutsättningar för trafikmatning in till husen. Då bebyggelsen i hög grad kommer att påverka såväl de närmast angränsande fastigheterna liksom området som helhet, kan man förvänta sig att en större tydlighet av det förslag som man söker godkännande för. En formellt avgränsad byggrätt och några enkla volymstudier är inte tillräckligt för att de som berörs ska kunna få en uppfattning om den föreslagna bebyggelsemiljön och de konsekvenser det får för närboende (2). Vi förväntar oss ett exploateringsstak på maximalt 50 bostäder i form av radhus och villor, vilket motsvarar den siffran som angavs i det ursprungliga planuppdraget. (3)

Av exploatörens egen redovisning av projektet framgår en tänkt typbebyggelse för planområdet. I det fall att takterrasser genomförs på vindsvåningen kommer bebyggelsens omgivningspåverkan att öka på ett sätt som inte framgår av det redovisade planförslaget. Att nu den högsta nockhöjden dessutom höjts med 3 meter kan inte tolkas på annat sätt än som en anpassning för att möjliggöra en planerad bebyggelse som inte redovisats i planförslaget. (4) Den höga exploateringen av fastigheterna innebär att bebyggelsen omges av smala körytor och parkeringar som gränsar mot befintliga gator och att de planerade bostadsentréerna kommer att ligga långt från den egna trafikangöringen. Det behövs inte särskilt mycket fantasi för att förstå att framtida boende istället kommer att välja gatorna i kvarteret Citronmätaren eller Parkmätargatan för korttidsangöring av bostaden. (5) Den höga exploateringen med en tillåten byggnadsarea på 1300 kvm och en högsta nockhöjd på 13 meter är helt orimlig med hänsyn till fastigheternas läge och konsekvenserna det får för den angränsande bebyggelsen. De frågetecken som uppstår är inget som går att lösa genom hänvisning till en kommande bygglovsprövning. Vi kräver att alla byggnader som upprättas skall ha en maxhöjd på två våningar. Det skulle smälta in väl med den befintliga bebyggelsen. (6)

Illustration av gatumiljön

I flera samrådsskrivelser ställdes krav på en större tydlighet i presentationen av förslaget. Bl a efterfrågades en illustrationsplan för området. Det är bra med de volymstudier som införts i planbeskrivningen, med de ersätter inte behovet av en heltäckande illustrationsplan. T ex finns ingen redovisning av områdets framtida grönstruktur. De områden som nu ska bebyggas har en för området betydelsefull grönstruktur som kommer att försvinna i samband med utbyggnaden. Med tanke på dagens kunskap om grönstrukturens betydelse för såväl klimatförändringar som biologisk mångfald är det anmärkningsvärt att detaljplanen saknar en idé om hur grönstrukturen ska kunna återskapas inom det planerade utbyggnadsområdet. I planbeskrivningen berättas vidare; "Gatorna föreslås utformas smala för att minimera den hårdgjorda ytan och tillskapa intima gaturum med grannskapskänsla". "Planförslaget bygger också på en idé om att bilar ska kunna parkera långsgående på kvartersmark utmed gatorna". "Den allmänna gatan kommer att utformas med gemensamt golv, dvs det vill säga att fotgängare och cyklister delar utrymmet med biltrafikanter." När man eftersträvar denna typ av gatumiljö, där grönstruktur och dagvattenhantering ska samsas med trafiken på en liten yta så känns det rimligt att den ska kunna illustreras på karta och genom gatusektioner. (7)

Trafik mot Parkmätaregatan

Avslutningsvis bör planhandlingarna förtydligas angående trafikkopplingen mot Parkmätaregatan. Då området är ett kommunikationsstråk för gående och cyklister från Parkmätaregatan och västerut mot havet, Djungel- och Safari-lekplatserna samt Brovallens IP bör det framgå hur gång- och cykelförbindelsen mellan Parkmätaregatan ner mot Strandgårdsvägen är tänkt att samordnas med den mycket smala bilangöringen in till den nya bebyggelsen. Vidare bör det tydligt framgå vilka åtgärder som föreslås för att förhindra smittrafik med bilar mot Parkmätaregatan. **(8)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *I samrådsbehandlingen redovisades fel antal bostäder i beskrivningen av planförslaget. Illustrationsplanen i samrådshandlingarna redovisade rätt antal bostäder, med cirka 50-60 enbostadshus och därutöver ett flerbostadshus. Felet korrigerades i granskningshandlingens.*
2. *Planbeskrivningen har kompletterats med en mer detaljerad illustrationsplan och en ny volymstudie som redovisar en maximal utbyggnad inom planområdet.*
3. *Antalet bostäder i ett planuppdrag är endast en tidig uppskattning av hur många bostäder som kan byggas inom planområdet. Under detaljplaneprocessen har detta undersökts närmare och stadsbyggnadskontoret har bedömt att planområdets förutsättningar möjliggör ett större antal bostäder än vad som redovisades i samband med planuppdraget.*
4. *Det huvudsakliga syftet med en detaljplan är att reglera placering och storlek på byggnader. Det exakta utförandet av byggnader bestäms först i ett bygglöv.*
5. *Planbeskrivningen har uppdaterats med en illustrationsplan. Nya gator kommer att anläggas inom planområdet och planerade byggnader kommer att ligga utmed dessa.*
6. *Exploateringsgraden är jämförbar med omkringliggande områden. Nockhöjden har i denna del av planområdet sänkts från 13 meter till 11,5 meter. Minsta tillåtna taklutning har minskat från 45 till 40 grader. Regleringen av planerade byggnader möjliggör fortsatt byggnader 2,5 våningar. Stadsbyggnadskontoret bedömer att byggnadstypen passar väl in i området. I närområdet finns radhus med 2,5 våningar och flerbostadshus i tre våningar.*
7. *Planbeskrivningen har kompletterats med sektioner för gatorna. I övrigt se punkt 2.*
8. *Trafikkopplingen mellan den planerade allmänna gatan inom planområdet och fastigheterna Bunkeflostrand 1:93 och 1:96 utgörs av kvartersmark och ägs privat. Även Parkmätaregatan ägs privat. Det är därför upp till respektive fastighetsägare om gatorna ska sammankopplas eller inte.*

Ägare till fastigheten Strandgården 12, diarienummer SBN-2021-741-130:

Stadsbyggnadskontorets förslag till detaljplan innebär att ytterligare en förtätning i befintliga villakvarter, utan någon respekt för den befintliga bebyggelsen och miljö. Vilket är förödande för de omgivande områdena! Detta nya förslag ger utrymme för ca 80 bostäder, dvs ca 30 fler än tidigare!

I underlaget till begäran om planuppdraget från 2021 innehöll nämligen ca 50 bostäder och dessutom en skrivelse om att möjliggöra en bebyggelse i form av småhus. Vi önskar absolut inte ytterligare ett område i stil med Citronmätaren! **(1)**

Föreslagen detaljplan kan inte accepteras och måste därför revideras och säkerställa att den ursprungliga villastaden/bykänslan inte äventyras. En ny detaljplan, integrerad med sedan många år befintliga detaljplansområden, måste ta mycket större hänsyn till de befintliga områdena. Den kan inte utmana de befintliga omgivande områdena/fastigheter! Enligt plan- och bygglagen ska en detaljplan vara utformad med hänsyn till befintlig bebyggelse. Det är inte detta förslag!

Stadsbyggnadskontoret följer inte PBL och respekterar inte heller individer som har investerat i sitt boende och sin livskvalitet, när de väljer att föreslå ”små” flerbostadshus med en nockhöjd på 13 m och med minsta taklutning på 45 grader. Dessa ”små” flerbostadshus placerar man dessutom som grannfastigheter till ”små” 1-planshus med en takvinkel på 14 grader. Vilket innebär att skuggbildningen på befintliga fastigheter får en signifikativ inverkan. Detta kan självklart inte accepteras! (2) Dp5398 har en höjdbegränsning på 6 m och Dp4955 har en på 4,5 m. Dessutom bör självklart även taklutningen begränsas motsvarande de angränsande områdena. De föreslagna byggnaderna, med nockhöjd på 13 m och en taklutning på min 45 grader, erbjuder ju enormt dominant byggnader som negativt utmanar befintliga byggnader. (3)

Stadsbyggnadskontoret gör dessutom en egen ”avvägning”, där man väljer förtätning före natur och biologiskt mångfald. Detta utan någon form av stöd i tillgänglig forskning. Man väljer alltså förtätning, före grönytor-livskvalitet, mindre stress-lägre sjukvårdskostnader för samhället & i slutändan dessutom går man emot våra barns möjlighet till rekreation & utelek. Den föreslagna detaljplanen är därför förkastlig, både för människan och naturen!

Den kommer att framkalla minskad livskvalitet och ökad stress och följer inte heller Naturvårdsverkets mål om 25 procent av stadens yta skall vara täckt av trädkronor senast under 2030.

Vilket även Tekniska nämnden påtalar i sitt yttrande där man skriver. –”Planförslaget innebär en förtätning som påtagligt minskar andelen grön mark. Området bör ses över avseende byggnaders placering och utbredning samt att ett mer omfattande skydd av befintliga naturvärden införs. En utökning av ytor planerade som allmän plats PARK bör också utredas.”

Stadsbyggnadskontorets så kallade ”park” är ju dessutom mycket tveksamt, på gränsen till komiskt, om detta överhuvudtaget kan kallas ”park”? Det är ju en lite genomfartsled för gångtrafikanter/cyklister! Vart tog den så kallade 3-,30-,300-modellen* vägen?

Det är en vedertagen modell inom ex. Region Skåne och där man kan läsa att vid bebyggelseutveckling skall man;

- Planera hälsofrämjande och gröna miljöer som stimulerar till fysisk aktivitet och bidrar till att minska negativ påverkan på människans hälsa.
- Planer och förvalta tätorternas grönstruktur med utgångspunkt i att stärka dess förmåga att producera ekosystemtjänster och främja biologisk mångfald för att skapa nyttor för hela Skåne.
- Förtäta städer och tätorter med hänsyn till den befintliga grönstrukturen.

I en rapport från Vetenskapliga rådet för hållbar utveckling (2019) diskuteras nio möjliga mekanismer för hur stadsgrönka bidrar till bättre hälsa för oss människor. Läs gärna mer om dessa nio mekanismer i publikationen 3-30-300 i Skåne.

- Ökad avkoppling och mindre stress
- Förbättrat socialt kapital
- Bättre immunförsvar
- Ökad fysisk aktivitet
- Minskad exponering för buller
- Minskar exponering för luftföroreningar
- Minskad exponering för urbana värmeöar

- Bättre exponering för solljus och förbättrad sömn
- Ökat miljömedvetet beteende

Urbanforskaren Cecil Konijnendijk har presenterat regeln som ett mått på hur mycket växter och grönska en stad behöver. Tanken är att hjälpa beslutsfattare att bygga hållbara städer.

- 3 Träd. Alla ska kunna se minst tre träd från sin bostad, skola och arbetsplats.
- 30 procent. Varje stadskvarter ska ha minst 30 procents krontäckningsgrad. Måttet krontäckningsgrad talar om hur stor del av en yta som skuggas av trädkronor.
- 300 meter. Alla invånare ska ha max 300 meter till ett grönområde om minst en hektar.

Naturvårdsverkets mål är att 25 procent av alla svenska städers yta ska vara täckta av trädkronor 2030. Enbart fem bostadsområden i Malmö klarar det målet – och Bunkeflostrand har 7,83 procent! Jämförelsevis har Södra innerstaden i snitt elva procents krontäckning. Men även nyplantering av stora träd hjälper vår framtid!

Den föreslagna detaljplanen är förkastlig, både för människan och naturen! Den kommer att framkalla minskad livskvalitet och ökad stress och följer inte den gröna utvecklingen som vi behöver!

Detaljplanen bör därför återigen omarbetas och anpassas till de globala klimatförändringarna, sätta människan och inte minst barnen i centrum och öka livskvaliteten och minska stressen för de boende/skattebetalarna. Vilket också kommer att leda till en ökad trivsel och trygghet samt förebygga framtida sjukvårdskostnader för samhället.

- Tillåten byggnation bör minimeras och glesas ut och ge plats för grönområden & trädkronor, i enlighet med Naturvårdsverkets mål om 25 procent av stadens yta.
- Byggnation bör inte heller tillåtas över 2-plans byggnader inom planområdet och maximalt 1-plans byggnader, i angränsande ytor mot befintliga 1-plans byggnader. Detta för att inte äventyra den befintliga villakänslan och dessutom säkerställa att skuggbildningen inte påverkar befintlig byggnation negativt.
- Förtätning, ”mur”-liknande ”små” flerbostadshus mednockhöjd av 13 m och minsta taklutning på 45 grader, kan stadsbyggnadskontoret planera i nyetableringar och inte i områden som angränsar till befintliga, sedan länge godkända detaljplansområden!
- Befintlig byggnation på sedan länge detaljplanerad mark måste respekteras, i enlighet med Plan- och Bygglagen 4 Kap 36 §. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. I samrådshandlingen redovisades fel antal bostäder i beskrivningen av planförslaget. Illustrationsplanen i samrådshandlingarna redovisade rätt antal bostäder, med cirka 50-60 enbostadshus och därutöver ett flerbostadshus. Felet korrigerades i granskningshandlingen.
2. Nockhöjden på föreslagen byggnation har minskats från 13 meter till maximalt 11,5 meter i stora delar av planområdet. Ut mot Klagshamnsvägen tillåts det planerade flerbostadshuset ha en maximalnockhöjd på 12,5 meter. Minsta taklutning har också minskat från 45 till 40 grader. Detaljplanen möjliggör byggnader med högst 2,5 våningar. I omgivningen förekommer byggnader med både två och tre våningar. Stadsbyggnadskontoret bedömer därför att planförslaget inte avviker väsentligt från bebyggelsen i omgivningen.
3. Omgivande detaljplaner reglerar byggnadshöjd. I den här detaljplanen regleras iställetnockhöjd. Byggnadshöjd räknas, enkelt uttryckt, upp till där fasad möter taket medannockhöjd räknas till

takkonstruktionens högsta punkt. Som referens förekommer byggnader med ennockhöjd på närmare 9 meter inom kvarteret Citronmätaren, trots att den högsta tillåtna byggnadshöjden är 6 meter.

- 4. Avvägningen mellan hur områden ska användas görs i första hand i kommunens översiktsplan. I översiktsplanen anses aktuellt planområdet användas för blandad stadsbebyggelse, vilket detaljplanen möjliggör. Stadsbyggnadskontoret delar samfällighetens bedömning kring vikten av gröna rekreativa ytor i staden. I Bunkeflostrand kommer bland annat en stadsdelspark och ett större naturområde att anläggas.*

Ägare till fastigheten Lindmätaren 16, diarienummer SBN-2021-741-127:

Vi ifrågasätter fortfarande starkt den ökade trafiksituationen på Lindmätaregatan, ännu mer nu efter att utfarten via Skogsmätaregatan lagts ner. Vi skulle gärna ta del av den trafikutredningen, vad orsaken var till att detta ändrades. **(1)**

Första gången vi lämnade synpunkter för vår oro över ökad trafik fick vi följande svar från er på Stadsbyggnadskontoret:

Det är endast på den södra delen av Lindmätaregatan som trafiken beräknas bli 4 ggr så hög som idag. Vid den andra beröringspunkten handlar det om en ökning med ca 60%. Den beräknade trafiken på Lindmätaregatan motsvarar dagens trafik på exempelvis Skogsmätaregatan.

Korsningen mellan Strandgårdsvägen och Lindmätaregatan kommer ses över och Strandgårdsvägen kommer att få en förändrad sträckning jämför med idag.

Ni skriver "det är endast på den södra delen av Lindmätaregatan som trafiken beräknas bli 4 ggr så hög som idag".

Vi bor vid den södra delen av Lindmätaregatan och en 4 ggr så stor ökning tycker vi är orimligt och på tok för högt trafikflöde på en så smal gata. Den södra delen är inte bara smal, det står dagligen parkerade bilar och många personer som rör sig till och från buss. Och tycker ni att det är rimligt att de hus som har utgång/utfart mot gatan ska acceptera detta? Vi anser också att det bör råda totalt parkeringsförbud på Lindmätaregatan.

"Den beräknade trafiken på Lindmätaregatan motsvarar dagens trafik på exempelvis Skogsmätaregatan".

- Detta låter inte heller rimligt. Det måste väl idag vara ungefär samma trafiksituation på Lindmätaregatan och Skogsmätaregatan. Det bor idag något fler personer på Skogsmätaregatan än på Lindmätaregatan. Trafiken efter en byggnation av 80 bostäder måste bli betydligt högre på Lindmätaregatan med tanke på utfarten där. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. De primära trafikanslutningarna till planområdet är Klagshamnsvägen och Lindmätaregatan. En anslutning till Skogsmätaregatan skulle inte minska trafikbelastningen på Lindmätaregatan nämnvärt. Anslutningen till Skogsmätaregatan gjordes för att underlätta avfallsbanteringen för befintliga enbostadshus ut med Strandgårdsvägen. Anslutningen till Skogsmätaregatan skulle behöva anläggas på privat mark, något som markägaren motsatte sig. Därför togs trafikanslutningen till Skogsmätaregatan bort från planförslaget.*
- 2. Trafikmängden på Lindmätaregatan kommer att öka som ett resultat av detaljplanens genomförande. Efter detaljplanens genomförande kommer trafikmängden fortsatt vara relativt låg, cirka 300-350*

fordon per dygn, jämfört med dagens cirka 200 fordon per dygn. Lindmätaregatan bedöms klara den ökade trafiken som detaljplanen medför.

Ägare till fastigheten Bunkeflostrand 1:38, diarienummer SBN-2021-741-125:

Vi som fastighetsägare för Strandgårdsvägen 1:38 vill med denna skrivelse lämna följande yttrande gällande Dp5785

1. Vi motsäger oss den 45 gradiga taklutningen, vilket kommer att ge ett väldigt tungt och massivt intryck av byggnaderna. Genom att tillåta en variation av platta tak och olika lutningar så skapas en flexibilitet i byggnationen och kommer att göra husen nättare men ändå med möjlighet att få till stånd samma bostadsyta. Detta skulle ge en mer harmonisk bild av området. I samrådshandlingarna reglerades endast takhöjden, inte taklutningen. Vi anser det är en fördel då det ger ökade förutsättningar för blandbebyggelse. Vi vill absolut inte få ett område som liknar/känns som området söder om Strandgårdsvägen (Citronmätaren), som ger ett tätt och massivt intryck. **(1)**
2. På sidan 22 går det att läsa *"Bunkeflostrand S:13 ska ändras till Bunkeflostrand 1:38-40 och Bunkeflostrand 1:99 inträder i denna"*. Vi förutsätter att Bunkeflostrand 1:37 också ska ingå i denna samfällighet. **(2)**
3. På sidan 22 står det att läsa *"De delar av Bunkeflostrand s:13, Bunkeflostrand 1:34, 1:35 ,1:37 och 1:38 som är planlagd som allmän gata och park ska överföras till Bunkeflostrand 6:2"*. Vi kan inte se att vi på 1:38 ska upplåta mark till Bunkeflostrand 6:2 och det motsätter vi oss starkt. **(3)**
4. Vad gäller dagvatten för befintliga fastigheter så står det att läsa: *"De redan bebyggda fastigheterna Bunkeflostrand 1:37-1:40 och 1:99 har inte tagits med i beräkningen då inga förändringar förväntas ske på fastigheterna"*. Det har lämnats synpunkter under samrådet då befintlig situation är ohållbar då ovanstående fastigheters dagvattenhantering inte har tagits hänsyn till i någon av omgivande detaljplaner. Detta behöver lösas i denna detaljplan då den omfattar dessa fastigheter. Och vi hänvisar till de synpunkter vi 1:38 och våra grannar 1:39 inkom med vid samrådet. **(4)**
5. Området har genom åren marknadsförts som småskalig bostadsbebyggelse och samtliga detaljplaner som omger Strandgårdsvägen har behövt ta hänsyn till det. På sidan 4 står det att läsa *" Syftet med detaljplanen är att göra det möjligt att bebygga området med småskalig bostadsbebyggelse i form av radhus, parhus, friliggande enbostadshus och flerbostadshus som i skala är anpassad till omgivningen"*. På sidan 14 står det *" Bunkeflostrand har vuxit fram etappvis och har därför en varierad stadsbild med flera olika typer av bebyggelse. I planområdets närhet domineras området av friliggande enbostadshus, radhus och kedjehus. Ett mindre antal småskaliga flerbostadshus finns strax norr om planområdet. Planförslaget är utformat för att passa in i den påbörjade strukturen med småskalig bebyggelse i närområdet och bedöms därför inte påverka stadsbilden negativt"*. Vi kan acceptera ett flerfamiljshus längs med Klagshamnsvägen men att lägga ytterligare flerfamiljshus / parhus / radhus med 13 meter bygghöjd mitt i området som har angränsande enplanshus är helt oacceptabelt för stadsbilden. Vi anser att maxhöjden ska vara max 8,5m om det finns angränsande enplanshus. Som vi nämnt i punkt 1 ovan så kan man sänka takhöjden för området om man får en större flexibilitet gällande

taklutningen. (5)

6. Vi ifrågasätter också att man från samrådshandlingar ökat på antalet bostäder från 50st till 80st. Det är en orimlig ökning på 60% som inte går att förstå hur infrastrukturen ska kunna hantera denna ökning samt hur det kan räknas till småskalig bebyggelse. (6)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planförslaget har reviderats sedan granskningen av detaljplanen. Föreslagen nockhöjd har minskat från högst 13 meter till högst 11,5 meter, med undantag för flerbostadshuset som är placerat ut mot Klagshamnsvägen. Flerbostadshuset tillåts ha en nockhöjd på 12,5 meter. Föreslagen minsta taklutning har minskat från 45 till 40 grader. Syftet med regleringarna är att skapa ett bostadsområde där höjden och taklutningen blir den gemensamma nämnaren för bebyggelsen. Variation kan fortfarande uppnås i hur byggnaderna gestaltas.*
2. *Genomförandekapitlet har uppdaterats sedan granskningen. En ny gemensambetsanläggning avses upprättas. Bunkeflostrand 1:38 avses ingå i denna.*
3. *I samrådshandlingen föreslogs att en mycket smal remsa av fastigheten Bunkeflostrand 1:38 skulle bli en kommunal gata som skulle ansluta till Skogsmätaregatan. Detta är inte längre aktuellt och ingen del av fastigheten Bunkeflostrand 1:38 planeras överföras till annan fastighet. Planbeskrivningen har därför reviderats.*
4. *Fastigheterna Bunkeflostrand 1:35, 1:36, 1:37, 1:38, 1:39, 1:40 och 1:99 ligger utanför kommunens verksamhetsområde för dagvatten. Utanför verksamhetsområdet är det de enskilda fastighetsägarnas ansvar att hantera sitt eget dagvatten. I samband med genomförandet av den här detaljplanen avses det kommunala verksamhetsområdet utökas till att omfatta ovan nämnda fastigheter. I den planerade gatan kommer nya dagvattenledningar att byggas ut. Dagvattenledningarna avses dimensioneras för att ta emot dagvatten från ovan nämnda fastigheter. Däremot kommer de enskilda fastighetsägarna behöva ansvara för att leda dagvatten till den kommunala anslutningspunkten.*
5. *Se punkt 1. Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagna byggnader passar väl in i området där det förekommer bostäder med både varierande höjder. Stadsbyggnadskontoret mottog flertalet yttrande där närboende motsatte sig ett flerbostadshus i fyra våningar mot Klagshamnsvägen. För att gå boende till mötes minskades höjden på flerbostadshuset till 2,5 våningar. Sedan granskningen har föreslagen nockhöjd minskat till 11,5 meter, med undantag för det planerade flerbostadshuset mot Klagshamnsvägen, som tillåts ha en nockhöjd på 12,5 meter.*
6. *I samrådshandlingen redovisades dessvärre ett felaktigt antal bostäder, där lägenheterna i flerbostadshuset inte redovisades i text. I illustrationsplanen i samrådshandlingen redovisas däremot cirka 55-60 ennbostadshus och ett flerbostadshus. Detta korrigerades i granskningshandlingen.*

Ägare till fastigheten Poppelsvärmaren 12, diarienummer SBN-2021-741-120:

Att lägga ett 2,5 vån högt hus så nära Klagshamnsvägen kommer att utgöra direkta olägenheter för oss som bor på motsatta sidan om Klagshamnsvägen.

Vårt hus ligger ca 1m under gatunivån, vilket medför att byggnad på östra sidan kommer att upplevas högre än angiven byggnadshöjd. Detta kommer då att i ännu större grad att skugga vår tomt, främst under hela vinterhalvåret då solen står lågt. (1)

Insyn är också ett bekymmer som vi vill påpeka.

Ingenstans längs Klagshamnsvägen finns det flerfamiljshus så nära vägen, så detta bryter starkt mot karaktären i Bunkeflostrand. Husen är normalt belägna betydligt längre från vägen. Normen är 1½-plans villor, vilket vi kan acceptera. 2 våningshus eller högre kan INTE accepteras. (Vilket vi påpekade redan under förra samrådet per telefon.) Ingenstans har man fått lägga hus så nära Klagshamnsvägen. Så även detta bryter mot karaktären på området. **(2)**

Med entréerna mot Klagshamnsvägen så kommer de inte att naturligt använda de Pplatser som uppförs inne på området, utan kommer då att benyttja Båtsmansgränd i stor omfattning. Detta kommer att medföra att man tar sig över Klagshamnsvägen, inte via övergångsstället utan sneddande över Klagshamnsvägen. (Människan är av naturen lat.) **(3)**

Vidare är risken med av- och pålastningsstopp i korsningen framför entréerna.

Fartguppet och överfarten på Klagshamnsvägen har nu för bara några veckor sedan byggts om och till, vilket innebär att ALLA fotgängare och cyklister leds över utfarten på Strandgårdsvägen (privat väg). (Gång- och cykelbana på Klagshamnsvägens västra sida är helt borttagen.) Det blir då helt fel att göra denna till in- och utfart till det nya området. Det sker redan idag incidenter med den befintliga trafikvolymen som ska korsa gång- och cykelbanorna. Det är många barn som passerar här på väg till och från skolorna.

Vår ståndpunkt är att denna korsning bör tas bort helt, av trafiksäkerhetsskäl. Det finns en befintlig anslutning mot Lindmätaregatan. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Tillåten nockhöjd har minskat till 12,5 meter, jämfört med 13 meter i granskningshandlingarna. Vintertid, när solen står lågt, kommer planerade byggnader påverka Poppelsvärmaren 12 i mycket liten utsträckning. En viss skuggpåverkan kommer ske på fastighetens nordöstra hörn precis efter soluppgång, baserat på skuggbildning den 15 december. Den stora skuggpåverkan orsakas av befintliga byggnader som ligger söder om planområdet. Under sommaren kommer planerad byggnad ut mot Klagshamnsvägen skugga delar av fastigheten Poppelsvärmaren 12 mellan klockan 06 och klockan 08, baserat på skuggbildning den 21 juni. Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att skuggbildningen utgör en betydande olägenhet.*
- 2. Längs Klagshamnsvägen finns en blandning av byggnader som både ligger ut mot och indragna från gatan, där det senare är det dominanta inslaget. Genom att placera byggnaden ut mot gatan kan Klagshamnsvägen bli en tydligare del av den planerade bebyggelsestrukturen. En byggnad ut mot Klagshamnsvägen kan också innebära att fler har uppsikt över gatan, vilket kan bidra till en ökad trygghet för personer som rör sig längs Klagshamnsvägen kvällstid.*
- 3. Parkeringsbehövet för planerade bostäder kommer att lösas inom planområdet och i direkt anslutning till bostäderna. Det är därför osannolikt att framtida boende kommer parkera på Båtsmansgränd.*
- 4. Stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret har bedömt att det är möjligt att upprätta en trafiksäker anslutning till Klagshamnsvägen.*

Ägare till fastigheten Citronmätaren s:1, diarienummer SBN-2021-741-118:

Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3 har tagit del av Dp 5785 och önskar lämna följande synpunkter. Idag är bebyggelsen låg längs med Klagshamnsvägen med bostäder på 1 till 2 våningar. Av Dp 5570 från 2018 (Strandgårdsvägen 1–3) framgår bland annat följande. För att bostadsbebyggelsen ska passa in i det befintliga bebyggelsemönstret får den ha en högsta byggnadshöjd på 3,5–6,5 meter vilket motsvarar 1–2 våningar. Utmed Klagshamnsvägen är det viktigt att följa det befintliga bebyggelsemönstret i området. Stor hänsyn ska tas till den befintliga

bebyggelsens karaktär, skala, färger och proportioner och loftgång får inte finnas. Av Dp 5398 från 2016 (Öresundsbyn) framgår att högsta byggnadshöjd ska vara 6 meter.

Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3 konstaterar att den föreslagna bebyggelsen på fastigheten Bunkeflostrand 1:31 möjliggör bostäder på 2,5 våningar med ennockhöjd på 13 meter. Av den genomförda volymstudien är det uppenbart att ennockhöjd på 13 meter möjliggör bostäder som är väsentligt högre än intilliggande bebyggelse. Bostäder med ennockhöjd på 13 meter med den föreslagna volymen och utformningen skulle kraftigt förändra det nuvarande bebyggelsemönstret i området. Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3 tycker att det är synnerligen märkligt att Malmö stad inte anser att de principer som slagits fast i de två senaste intilliggande detaljplanerna inte längre gäller. Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3 anser att bostäderna som omfattas av föreslagen plan ska begränsas till 2 våningar med en maximalnockhöjd på 11,5 meter. **(1)**

I Dp 5785 har Strandgårdsvägen gjorts till en smal allmän gata med blandtrafik. Av planprogrammet Pp 6001 Södra Bunkeflostrand som omfattar området för Dp 5785 framgår bland annat följande. Kvartersformerna och strukturen kan variera och innehålla en blandning av hustyper, dock finns en strävan efter trädgårdsstadens kvartersbildning. Husen bör ha en mindre förträdgård och vid kanten av denna förgårdsmark, utmed gatan, föreslås häckar. För att skapa ett rikt och levande gaturum ska entréer i huvudsak vändas mot gatan. Lokalgator är enligt planprogrammet tänkta att utformas med gångbana på båda sidor om gatan placerad innanför trädplantering. **(2)**

När en detaljplan berör barn är det viktigt att principen om barnets bästa enligt barnkonventionen beaktas i planprocessen. Att själv kunna gå eller cykla till skola och fritidsaktiviteter ger barn och unga en ökad rörelsefrihet, självkänsla och lägger grunden för goda vanor. För att kunna erbjuda säkrare och tryggare trafikmiljöer för barn behöver därför detaljplanen anpassas till barnens behov. Trygga trafikmiljöer ur ett barns perspektiv kan i detaljplanen till exempel påverkas genom reglering av gatubredder, rena gång- och cykelvägar samt placering av grönska och buskage.

Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3 anser att Dp 5785 inte uppfyller barnkonventionen eftersom barnperspektivet inte har beaktats i tillräcklig utsträckning vad gäller utformningen av Strandgårdsvägen. Gatan är planerad som en smal genomfartsgata med en blandning av gående, cyklister och andra fordon. I Dp 5785 anges att biltrafikmängden bedöms vara så liten att det inte innebär några problem för gångtrafikanter och cyklister att samsas med biltrafiken.

Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3 konstaterar att det är en felaktig bedömning. Många fotgängare rör sig på Strandgårdsvägen för att ta sig till hundrastplatsen och Piratlekplatsen i Strandgårdsparken. Flertalet fotgängare rör sig också på vägen till och från busshållplats Fjärilsgatan, hållplats för busslinje 6. Det är dessutom många barn och vuxna som rör sig på vägen till och från skolor, förskolor och fritidsaktiviteter. Strandgårdsvägen används också av många som bor på Mellquists gata via passagen öster om Citronmätaren 67. I Dp 5785 föreslås att Strandgårdsvägen ska ha långsgående bilparkering. Att ha långsgående parkering är riskfyllt och ökar olycksrisken för cyklister, gångtrafikanter och framför allt barn då sikten försämras. **(3)**

Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3 konstaterar att de bedömda trafikrörelserna är kraftigt underskattade i Dp 5785. Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3 föreslog att en mätning av antalet fordonrörelser skulle genomföras för att på så vis få en mer verklighetsnära siffra. Någon mätning av trafikrörelser har inte genomförts inför granskningskedet utan endast teoretiska skrivbordsantaganden. Strandgårdsvägen används idag som genväg (trots vägens

nuvarande status) till Bomhögsgatan via Lindmätaregatan. Många kör redan idag alltför fort och när biltrafiken kraftigt kommer att öka och vägen inbjuda till högre hastigheter behöver Strandgårdsvägen utformas med hastighetssänkande åtgärder. Även förbudsskyltar mot genomfartstrafik bör övervägas. För att Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3:s medlemmar ska kunna röra sig trafiksäkert från sina fastigheter till föreningens gemensamma parkering är det ett absolut minimum att Strandgårdsvägen förses med en gångbana längs med Citronmätaren 63–67 till föreningens parkering. **(4)**

Forskningsprojektet ”Smarta gator & Framtidsgatan” har lagt fram förslag kring hur bland annat en lågfartsgata bör utformas. I projekten har bland andra KTH, Chalmers, Stockholms och Göteborgs stad deltagit med referenspersoner från Malmö stad. Av rapporten framgår att en lågfartsgata bör ha en minsta bredd på 9,5 meter, se nedan. Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3 ställer sig frågande till det som uttrycks i Dp 5785 när forskningen och referenspersonerna från Malmö stad har en helt annan uppfattning om hur en trafiksäker gata ska utformas. **(5)**

Från Strukturplan Bunkeflostrand 2021 framgår dessutom följande. FN:s globala mål för hållbar utveckling ska utgöra ledstjärnor i arbetet för att skapa en i alla avseenden hållbar stad. En central utmaning rör miljöfrågan och kopplingen till transporter. De stora förändringarna som krävs för att skapa en mer balanserad fördelning av färdmedel i ett växande Malmö är att andelarna för cykel- och kollektivtrafik måste öka på bekostnad av biltrafiken. Extra omsorg ska läggas på gående och cyklande och kravet på ökad förflyttning från bil till gång- och cykeltrafik. Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3 konstaterar att Strandgårdsvägen i Dp 5785 inte har utformats i enlighet med strukturplanen. **(6)**

Vad gäller dagvatten och vattenavrinning från Strandgårdsvägen kan vi konstatera att Dp 5785 saknar en utredning angående hur avrinnande vatten från Strandgårdsvägen inte ska rinna in på Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3:s ingående fastigheter. **(7)**

Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3 sammantagna bedömning är följande. Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3 har inte något att erinra mot förtätning och planläggning. Dock behöver Strandgårdsvägen utformas i enlighet med vad som anförts ovan. Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3 anser också att våningsantalet ska begränsas till 2 och att högsta nockhöjd ska vara 11,5 meter inom Dp 5785. Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen 3 konstaterar att föreningens synpunkter från samrådskedet inte har beaktats i tillräcklig utsträckning. Samfällighetsföreningen Strandgårdsvägen emotser att så sker för att föreningen ska ställa sig bakom den föreslagna detaljplanen och de bygglov som kan komma att aktualiseras med anledning av antagen plan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Nockhöjden har efter granskningen sänkts från maximalt 13 till 11,5 meter, med undantag för flerbostadshuset mot Klagshamnsvägen som tillåts ha en nockhöjd på högst 12,5 meter. Detaljplanen möjliggör byggnader med 2,5 våningar som har bedömts lämplig inom planområdet.*
2. *Detaljplanen är i linje med denna beskrivning. Detaljplanen möjliggör en körbar yta på mellan 5,5 och 6 meter. Därutöver kommer trädplanteringar uppföras längs med den planerade gatan. Detaljplanen reglerar också utrymme för förgårdsmark, gångbana och långsgående parkeringsplatser på kvartersmark. Sektionen mellan fasad till fasad kommer att vara cirka 12–13,5 meter (inklusive kvartersmark). Planbeskrivningen har uppdaterats med en illustrationsplan och sektionsritningar för att illustrera hela gaturummet.*

3. *Gatan kommer utformas som en så kallad "shared space" gata. Detta innebär att fotgängare, cyklister och bilar delar på samma utrymme, men på de oskyddade trafikanternas villkor. Genom att ha en relativ smal gatusektion kan hastigheter hållas nere. Gatan kommer också utformas med planteringar i körbanan som tvingar fordon till låga hastigheter genom att behöva köra i ett sicksack-mönster. Forskning har visat att denna typ av utformning innebär en lägre olycksrisk. Placeringen av grönskan i gaturummet har studerats för att säkerställa goda siktlinjer. Föreslagen bebyggelse har planerats för att undvika backande fordonsrörelser, som kan innebära en förhöjd olycksrisk.*
4. *Gatan planeras att utformas för att minska hastigheten inom planområdet. Det görs på flera sätt. Gatan kommer att svänga norrut tidigare än i dagsläget, det gör att raksträckan från Klagshamnsvägen blir kortare. Detta skapar också två kortare gatusegment innan gatan ansluter till Lindmätaregatan. Gatan kommer också att utformas som en så kallad "shared space"-gata, vilket går att läsa mer om i punkten ovan. En separat gångbana avses inte byggas längs den södra delen av gatan.*
5. *Varje plats är unik och gatuutformningen har anpassats utifrån platsens förutsättningar. Den planerade gatan går inte jämföra med "lågfarthgator" i nämnd rapport, utan snarare utformningen av en gångfartsgata. Planbeskrivningen har kompletterats med gatusektioner, där gatans fulla bredd från fasad till fasad framgår.*
6. *Se punkterna ovan. Planområdet ligger i nära anslutning till stadens gång- och cykelvägnät och i ett kollektivtrafiknära läge. Fastighetsägarnas ambition är att jobba med mobilitetsåtgärder för att uppmuntra till att prioritera ett mer hållbart resande. Genom att jobba med mobilitetsåtgärder kan behovet av parkeringsplatser också minska. Vilka mobilitetsåtgärder som vidtas och i vilken omfattning redovisas först i ett bygglov.*
7. *En skyfallsutredning har tagits fram efter granskningskedet som redovisar hur området föreslås utformas för att hantera vatten vid ett skyfall. Planbeskrivningen har kompletterats med den här informationen. Även en höjdsättning av gatorna har tagits fram, för att visa på hur vatten kommer att ledas inom området. Fastighetsägare får enligt lag inte försämma för omgivande fastigheter.*

Ägare till fastigheten Bunkeflostrand S:13, diarienummer SBN-2021-741-117:

Styrelsen för Strandgårdsvägens Samfällighetsförening vill med denna skrivelse lämna följande yttrande gällande Dp5785 1. 3.

1. Vi motsäger oss den 45 gradiga taklutningen, vilket kommer att ge ett väldigt tungt och massivt intryck av byggnaderna. Genom att tillåta en variation av platta tak och olika lutningar så skapas en flexibilitet i byggnationen och kommer att göra husen nättare men ändå med möjlighet att få till stånd samma bostadsyta. Detta skulle ge en mer harmonisk bild av området. I samrådshandlingarna reglerades endast takhöjden, inte taklutningen. Vi anser det är en fördel då det ger ökade förutsättningar för blandbebyggelse. Vi vill absolut inte få ett område som liknar/känns som området söder om Strandgårdsvägen (Citronmätaren), som ger ett tätt och massivt intryck. **(1)**
2. Det framkommer att stora delar av S:13 ska införlivas i andra fastigheter samt i Bunkeflostrand 6:2. Detta kräver diskussion med Samfällighetsföreningens styrelse. **(2)**
3. På sidan 22 går det att läsa "Bunkeflostrand 1:13 ska ändras till Bunkeflostrand 1:38-40 och Bunkeflostrand 1:99 inträder i denna". Vi förutsätter att Bunkeflostrand 1:37 också ska ingå i denna samfällighet.
4. På sidan 22 står det att läsa " De delar av Bunkeflostrand s:13, Bunkeflostrand 1:34, 1:35 ,1:37 och 1:38 som är planlagd som allmän gata och park ska överföras till Bunkeflostrand 6:2". Vi kan inte se att 1:37 och 1:38 ska upplåta mark till Bunkeflostrand 6:2 och vi har

tolkat det som att 1:37 till 1:40 samt 1:99 fortfarande ska ha en egen samfällighet.

Vänligen förtydliga. (3)

5. Vad gäller dagvatten för befintliga fastigheter så står det att läsa: ”De redan bebyggda fastigheterna Bunkeflostrand 1:37-1:40 och 1:99 har inte tagits med i beräkningen då inga förändringar förväntas ske på fastigheterna”. Det har lämnats synpunkter under samrådet då befintlig situation är ohållbar då ovanstående fastigheters dagvattenhantering inte har tagits hänsyn till i någon av omgivande detaljplaner. Detta behöver lösas i denna detaljplanen då den omfattar dessa fastigheter. (4)
6. Området har genom åren marknadsförts som småskalig bostadsbebyggelse och samtliga detaljplaner som omger Strandgårdsvägen har behövt ta hänsyn till det. På sidan 4 står det att läsa ” Syftet med detaljplanen är att göra det möjligt att bebygga området med småskalig bostadsbebyggelse i form av radhus, parhus, friliggande enbostadshus och flerbostadshus som i skala är anpassad till omgivningen”. På sidan 14 står det ” Bunkeflostrand har vuxit fram etappvis och har därför en varierad stadsbild med flera olika typer av bebyggelse. I planområdets närhet dominerar området av friliggande enbostadshus, radhus och kedjehus. Ett mindre antal småskaliga flerbostadshus finns strax norr om planområdet. Planförslaget är utformat för att passa in i den påbörjade strukturen med småskalig bebyggelse i närområdet och bedöms därför inte påverka stadsbilden negativt”. Vi kan acceptera ett flerfamiljs hus längs med Klagshamnsvägen men att lägga ytterligare flerfamiljshus / parhus / radhus med 13 meter bygghöjd mitt i området som har angränsande enplanshus är helt oacceptabelt för stadsbilden. Vi anser att maxhöjden Strandgårdens Samfällighetsförening ska vara max 8,5m om det finns angränsande enplanshus. Som vi nämnt i punkt 1 ovan så kan man sänka takhöjden för området om man får en större flexibilitet gällande taklutningen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Den minsta tillåtna taklutningen har sedan granskningen minskat från 45 till 40 grader. Syftet med regleringen är att få ett sammanhållet område med ett gemensamt uttryck. Den högsta tillåtna nockhöjden har också minskat från 13 till 11,5 meter i stora delar av området, med undantag för ut mot Klagshamnsvägen där den högsta tillåtna nockhöjden har minskat till 12,5 meter.*
2. *Stora delar av fastigheten Bunkeflostrand S:13 kommer att övergå till en kommunalt ägd fastighet i samband med utbyggnad av en kommunal gata. Delar av fastigheten kommer också övergå till privata fastigheter. En ny gemensambetsanläggning kommer troligtvis att tillskapas för den delen av Strandgårdsvägen som avses vara kvar, längs fastigheterna Bunkeflostrand 1:36-1:40 och 1:99. Förändringarna kommer att genomföras när detaljplanen har antagits och har vunnit laga kraft. Samtliga berörda parter kommer att kontaktas och vara delaktiga i detta arbete.*
3. *Planbeskrivningen har uppdaterats sedan granskningen. Bunkeflostrand 1:37 och 1:38 ska inte upplåta mark till Bunkeflostrand 6:2. Skrivningen är en rest sedan en allmän gata planerades längs fastigheterna. Detta är inte längre aktuellt och skrivningen har tagits bort. I övrigt se punkt 2.*
3. *Fastigheterna har tidigare legat utanför kommunens verksamhetsområde för dagvatten. Ansvaret för att hantera dagvatten utanför kommunens verksamhetsområde åligger den enskilda fastighetsägaren. I samband med denna detaljplan kommer det kommunala verksamhetsområdet att utökas till att omfatta samtliga fastigheter inom planområdet. Nya dagvattenledningar kommer att byggas ut längs den planerade kommunala gatan inom planområdet. Dagvattenledningarna har dimensionerats för att kunna motta dagvatten från fastigheterna Bunkeflostrand 1:36-1:40 och 1:99. En anslutningspunkt kommer att anordnas för detta ändamål. Fastighetsägarna ansvarar dock för dagvattenledning fram till den kommunala anslutningspunkten.*

4. *Se punkt 1. Stadsbyggnadskontoret bedömer att den tillåtna nockhöjden passar väl in i området som har en blandning av bostäder med en våningshöjd mellan en och tre våningar. Den reglerade nockhöjden, taklutningen och maximalt byggnadsdjup gör att flerbostadshusen kommer ha en uppskattad byggnads höjd på cirka 6-7 meter, vilket inte avviker markant från omgivande detaljplaner.*

Ägare till fastigheten Strandgården 7, diarienummer SBN-2021-741-116:

Synpunkter:

1. Förtätning av området

Den föreslagna förtätningen som ökat från tidigare detaljplan innebär en kraftig ökning av antalet byggnader i ett redan etablerat villaområde. Vi anser att detta kommer att leda till:

- **Ökad trafik:** Med fler bostäder kommer antalet bilar och fotgängare att öka, vilket skapar trängsel och öka risken för trafikolyckor, särskilt i närheten av skolor.
- **Nedsatt livskvalitet:** Förtätningen påverkar områdets lugn och ro, vilket är en av de primära anledningarna till att vi har valt att bo här. Ett mer tättbebyggt område kan leda till störningar, buller och förlust av den gröna miljön som vi värderar högt. **(1)**

2. Byggnadshöjd

Den föreslagna byggnadshöjden avviker markant från de befintliga villorna i området, där byggnaderna traditionellt sett har en lägre höjd. Detta speciellt i området planerat närmast strandgårdsstigen söder om parkmätaregatan. En byggnads höjd på 13.0m skiljer sig väsentligt ifrån närma villabebyggelse som består mestadels av 1-planshus.

- **Skuggning och ljusinsläpp:** De högre byggnaderna kommer att skugga närliggande fastigheter och därigenom minska ljusinsläppet, vilket påverkar livskvalitet och trivsel.
- **Estetiska värden:** Höga byggnader kan skapa en känsla av att området förlorar sin karaktär som ett lugnt, småskaligt villaområde. Den visuella påverkan av högre byggnader kan leda till en oönskad förändring av områdets estetiska värden. **(2)**

3. Utformning av hus

Vi har även synpunkter på den föreslagna utformningen av de nya byggnaderna. Den föreslagna arkitekturen:

- **Avviker från den traditionella stilen:** Den moderna utformningen känns inte i linje med den befintliga arkitekturen i området, vilket kan påverka områdets enhetlighet och charm negativt.
- **Påverkar fastighetsvärden:** En negativ påverkan på områdets estetiska värde kan leda till en sänkning av fastighetsvärdena för oss som bor här. Vi har investerat i våra hem med förväntan på att områdets karaktär ska bevaras. **(3)**

Avslutning

Vi ber er att noggrant överväga våra synpunkter mot detaljplanen. Vi anser att det är av största vikt att bevara den karaktär och livskvalitet som vår boendemiljö erbjuder. Vi är öppna för en dialog om alternativa lösningar som kan tillgodose både utvecklingsbehov och bevarande av områdets unika egenskaper.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *I samrådsbehandlingen redovisades tyvärr ett felaktigt antal bostäder. Lägenheterna som föreslogs i flerbostadshuset missades att redovisas i text. Däremot redovisades flerbostadshuset både i plankartan och i illustrationsplanen. Felet rättades till i granskningsbehandlingen. Exploateringsgraden mellan samrådet och granskningen är likvärdig. Exploateringen kommer att innebära en ökad trafik i området med en påverkan på bullernivåerna. Trafikökningen är relativt låg och konsekvenserna bedöms därför inte vara betydande.*
2. *Den maximalt tillåtna nockhöjden har efter granskningen minskat från maximalt 13 meter till 11,5 meter med undantag för byggnaden ut mot Klagshamnsvägen som tillåts vara 12,5 meter. I planområdet närbet finns enbostadshus och flerbostadshus med 1–3 våningar. Stadsbyggnadskontoret bedömer att föreslagen byggnation är anpassad till områdets skala. En skuggstudie har genomförts och stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att exploateringen inte kommer utgöra en betydande olägenhet för fastigheter som gränsar till planområdet.*
3. *I detaljplanen regleras vilken typ av byggnad som får uppföras, dess placering och byggnadens omfattning. Stadsbyggnadskontoret gör bedömningen att detaljplanen möjliggör byggnader som kan gestaltas med hög arkitektonisk kvalitet. Hur bostäderna gestaltas bestämts först i den efterföljande bygglovsprocessen.*

Ägare till fastigheten Citronmätaren 5, diarienummer SBN-2021-741-108:

I am a resident of Mellquistsgata 62 (Citronmätaren 5) in Bunkeflostrand and live directly adjacent to the area covered by the DP 5785 plan. While we are pleased to see that the land next to us is being developed for housing, we are concerned about the proposed building heights, which exceed those of the surrounding homes. Additionally, we are apprehensive about the inclusion of apartment buildings in the plan.

I would like to express my support for the development of two-story detached houses, semi-detached houses (parhus), or terraced houses (radhus), as these are more in keeping with the character of the neighborhood. This would also preserve our ability to enjoy the sky and sunlight, whereas the current plan, with buildings of 2.5 to 3 floors, creates a sense of overcrowding. Many of us moved to Bunkeflostrand to enjoy the open spaces and natural environment, and the introduction of taller buildings would unfortunately take away from that and contribute to an increasingly urban, concrete landscape.

I kindly request that you reconsider the current plan and revise the building heights to a maximum of two floors, at least for those houses adjacent to existing two-story homes and please don't consider to build apartments here. In Hyllie and Malmö Elinegård, in a 3 kms distance, there are already so many unoccupied apartments.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

The maximum height of the building ridge has been reduced from 13 meters to 11.5 meters, except the apartment building nearest to Klagshamnsvägen which has been reduced from 13 meters to 12.5 meters. The surrounding buildings vary between one and three stories. The city planning office assesses that the proposed buildings are in line with their surroundings. The city planning office supports the inclusion of apartment buildings in Bunkeflostrand, as they provide a more affordable option compared to single-family homes. They also offer a comfortable option for elderly people living in single-family homes in Bunkeflostrand who no longer wish or are able to care for the house they live in.

Ägare till fastigheten Citronmätaren 5, diarienummer SBN-2021-741-107:

We would like to share our view on your latest Detailed Plan for the property in Bunkeflostrand 1:31 Dp5785.

1. We do not want to have tall (13m) buildings, we see this in your plan. almost all current houses are 2.5 floored or less here. We welcome 2 or 2.5 level houses, nothing more.

2. way too many houses (80+) will lead to too much traffic(cars) in the tiny road of Strandgårdsvagen. Max of 50-60 houses will be sustainability and safety of children who commute by bicycle to school in Klagshamnsvägen that directly leads from this new road (Strandgårdsvagen)

Kindly incorporate enough open spaces for children to play and for water to drain during heavy rains. Thank you for letting our neighbourhood be family friendly and safe in future.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

The maximum height of the building ridge has been reduced from 13 meters to 11.5 meters, except the apartment building nearest to Klagshamnsvägen which has been reduced from 13 meters to 12.5 meters. The maximum height of the buildings will allow for 2.5-story buildings. The surrounding buildings vary in height from one to three stories. The city planning office assesses that the proposed buildings, both in terms of height and density, are in line with their surroundings. The detailed plan will result in increased traffic; however, the adjacent streets are deemed capable of handling the traffic increase.

Ägare till fastigheten Poppelsvärmaren 9, Poppelsvärmaren 11, Poppelsvärmaren 12, Poppelsvärmaren 26, Poppelsvärmaren 27, Poppelsvärmaren 28, Glansflyet 2, Glansflyet 3, Glansflyet 4, Hedflyet 1, Hedflyet 2, Hedflyet 3 diarienummer SBN-2021-741-107:

Vi fastighetsägare som bor längst upp på Båtmansgränd mot Klagshamnsvägen Känner oss berörda av den nya detaljplanen för fastigheten Bunkeflostrand 1:31 m.fl. i Bunkeflostrand Malmö. Vi påverkas negativt av detaljplanen och vill framföra följande synpunkter.

Om man förtätar i ett litet område som är omringat av villor och radhus där man innan försökt att bevara Bunkeflostrands ursprungliga bykänsla och karaktär, så är det helt fel att bygga högre flerfamiljshus så nära och tätt inpå befintlig bebyggelse. Längs med Klagshamnsvägen från Båtmansgränd mot Klagshamn finns inte ett enda högt flerfamiljshus byggt så nära vägen. Denna del av Bunkeflostrand har inte en varierad stadsbild och ny föreslagen bebyggelse i form av flerfamiljshus är inte förenigt med stadsbilden och det påverkar stadsbilden negativt. Det kan inte anses följa anpassningskravet att placera in ett antal flerfamiljshus så nära Klagshamnsvägen när resterande byggnation i det direkta närområdet endast består av villor och radhus. **(1)**

De stora husen kommer att skugga befintliga villor/radhus, naturen försvinner för de boendes trivsel samt att grönområdet har samlat regnvatten som runnit ner till havet Mellan Båtmansgränd och Fiskaregränd. Det är viktigt att boende runt omkring det nya området får bo kvar i det naturnära område som de engång flyttat till. Det är också viktigt att behålla den karaktären av ett villasamhälle utan hyreshus. Klagshamnsvägen härifrån mot Klagshamn har fortfarande kvar lite av den gamla atmosfären som är viktig för oss som bor här. Man har inte byggt hyreshus så nära vägen någon annanstans längst Klagshamnsvägen. Området är känsligt för översvämningar och hårda ytor ökar denna risk. Att fylla området med bostäder i den föreslagna utsträckning ökar risken. Denna risk kan inte anses tillräckligt utredd. **(2)**

Väster om Klagshamnsvägen är detaljplanen 1,5 våningar och endast villor. Öster om Klagshamnsvägen är marken betydligt högre, vilket gör att om man bygger ett flerfamiljshus som är 13 m högt så upplevs det betydligt högre för oss som bor längst upp på Båtmansgränd. Huset

blir således högre än de framställs i planförslaget eftersom bebyggelsen runt omkring ligger lägre för oss som bor högst upp på båtmansgränd. Det innebär att många av oss får insyn i våra trädgårdar och hus. Insynen utgör en betydande olägenhet som inte är ok och som behöver beaktas. **(3)**

Ingen tillräcklig bullerutredning finns i förhållande till placeringen av flerfamiljshusen i förhållande till husen på Båtmansgränd. En sådan behöver göras. Idag finns träd och växtlighet på platsen som dämpar ljud. Ett flerfamiljshus skulle reflektera ljudet på ett helt annat sätt och en annan ljudmiljö skulle uppträda, vilket inte framgår av gjord bullerutredning. Detta har stor inverkan på de boendes miljö och kan leda till betydande olägenheter i form av otillåtna ljudnivåer för alla i närområdet, inklusive oss som undertecknat detta dokument. Biltrafikens ljud från Klagshamnsvägen reflekteras redan idag mot Båtmansgränd. **(4)**

Det konstaterades i underlaget att dagvattenssystemet redan är ansträngt, att då belasta detta mer genom att bygga flerfamiljshus istället för villor/radhus utgör ytterligare en risk som inte belysts tillräckligt. Särskilt med tanke på de skyfall som varit under sommaren och som blir allt mer förekommande. **(5)**

Vi på Båtmansgränd är bekymrade för trafiksituationen, med tanke på att det blir över 80 hushåll i det nya området. Det finns en stor risk att Båtmansgränd blir ”en extra parkeringsplats” med tillhörande besvär för de befintliga boende här. Det kommer även bli problem med sophämtning, transporter i allmänhet och framför allt en trafikfara för barnen på Båtmansgränd. Utfarten för alla dessa bilar i det nya området Bunkeflostrand 1:31 till Klagshamnsvägen från Strandgårdsvägen kommer att bli en mycket trafikfarlig situation. Det är redan i dag ett väldigt rörigt och hårt belastat område, framför allt i rusningstrafik när bilar, cyklister och gående ska till/från skolor och arbete. Denna risk kan inte anses tillräckligt utredd.

Man har precis avslutat ett arbete med en ny cykel/gångbana för att göra det säkrare för cyklister och gåendes på den östra sidan av Klagshamnsvägen där utfarten är planerad för hastigheten Bunkeflostrand 1:31. Arbetet som säkert kostat mycket pengar känns meningslös när man får över 80 hushåll som ska ut/in här. På en kort sträcka kommer det att finnas 4 utfarter varav 3 utfarter korsar den nya cykel/gångbanan, vilket är mycket riskfyllt. Vi tycker att en bättre lösning är att ut och infart till området Bunkeflostrand 1:31 byggs ihop med Parkmätaregatan ut till Per Josephssons väg som är breda och nya gator. **(6)**

Busslinje 6 som idag tar oss boende kollektivt är redan en överbelastad linje inom Malmö stad. Idag får vi stå kvar på hållplatsen och invänta nästa buss eller stå under resan, då bussar under rusningstrafik är kraftigt försenade och överfulla. Flerfamiljshusen skulle ytterligare påverka negativt och ge sämre service för oss boende. **(7)**

Området Bunkeflostrand 1:31 består av ängsmark som det har varit mycket fokus på att bevara i andra sammanhang. I andra delar av Bunkeflostrand har det under sommaren slutats klippa gräs för att skapa ängsmark. Detta området har en naturlig ängsmark med redan etablerade arter, däribland skogskniprot och har ett värde för pollinerade arter. Även förekomsten av fladdermöss och grönfläckig padda behöver inventeras. Det måste utredas mer ingående huruvida den biologiska mångfalden hotas med anledning av förslaget. **(8)**

Slutligen vill vi på Båtmansgränd att den befintliga karaktären med villor och radhus bevaras på Strandgårdsvägen/Båtmansgränd i Bunkeflostrand och att infarten/utfarten till Strandgårdsvägen ändras från Klagshamnsvägen på det nya området Bunkeflostrand 1:31 så att trafiksituationen på Klagshamnsvägen inte förvärras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. I planområdets närhet förekommer flerbostadshus, om än inte ut mot Klagshamnsvägen. Klagshamnsvägen är en huvudgata och har en bredd som möjliggör högre bebyggelse. Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att ett flerbostadshus i detta läge påverkar stadsbilden negativt.*
- 2. Skyfallssituationen har utretts och med föreslagna åtgärder kommer inte avrinningen öka från planområdet. Skuggbildningen som sker på motsatt sida Klagshamnsvägen är mycket begränsad. Under sommaren kommer planerad byggnad ut mot Klagshamnsvägen skugga delar av fastigheten Poppelsvärmaren 42 mellan klockan 5 och 6 på morgonen och Poppelsvärmaren 12 mellan klockan 06 och klockan 08 på morgonen, baserat på skuggbildning den 21 juni. Stadsbyggnadskontoret bedömer inte att skuggbildningen utgör en betydande olägenhet. I övrigt se punkt 1.*
- 3. Skillnader i markhöjder inom området är små. Från planområdesgräns vid Klagshamnsvägen sluttar marken med 1 meter på en sträcka på 50 meter och 2 meter på en sträcka på 150 meter. Med anledning av detta kan flerbostadshuset upplevas som något högre än vad det faktiskt är, men skillnaden bedöms inte som påtaglig. Avståndet från planerat flerbostadshus till fastigheten Poppelsvärmaren 12 är som minst cirka 20 meter och cirka 35 meter till bostadsbyggnaden på samma fastighet. Insyn bedöms inte utgöra en betydande olägenhet.*
- 4. Fasadreflexioner kan öka trafikbullernivåerna i omgivningen. Eftersom flerbostadshuset är indraget från gatan utan korta avstånd till andra fasader bedöms fasadreflexioner inte påverka omgivningen i den utsträckningen att de skulle utgöra en betydande olägenhet för omgivningen.*
- 5. VA Syd som ansvarar för dagvattensystemet har bedömt att befintliga ledningar har kapacitet att ansluta planerade byggnader till ledningssystemet.*
- 6. Planområdet kommer att ansluta till både Klagshamnsvägen och Lindmätaregatan. Stadsbyggnadskontorets och fastighets- och gatukontorets trafikplanerare bedömer att gatorna tål den ökade trafikbelastningen och att en anslutning till Klagshamnsvägen kan ske på ett trafiksäkert sätt.*
- 7. Frågor avseende kapaciteten av befintlig kollektivtrafik får ställas till Skånetrafiken. Med fler boende i Bunkeflostrand ökar också underlaget för kollektivt resande. På sikt kan detta innebära en ökad kollektivtrafikservice.*
- 8. En naturvärdesinventering har genomförts inom området. Inga strukturer värdefulla för fladdermöss har identifierats. Inte heller har grönsäckiga paddor identifierats i samband med naturvärdesinventeringen.*
- 9. Se ovan punkter.*

Övriga, ej sakägare

Hyresgästföreningen Region södra Skåne, diarienummer SBN-2021-741-111:

Hyresgästföreningen Region södra Skåne har tagit del av remissen och har inga synpunkter.

Kapitel 4 – Justeringar efter granskning

Planbeskrivningen

Planbeskrivningen har förtydligats och kompletterats genomgående både i text och genom fler illustrationer. Sedan granskningen har en skyfallsutredning tagits fram och en uppdatering har skett av tidigare höjd- och ledningsutredning. Planbeskrivningen har uppdaterats med utgångspunkt i utredningarna. Planerad nockhöjd har minskat sedan granskningen. Planbeskrivningen har uppdaterats med en ny sol- och skuggstudie som baseras på de lägre nockhöjderna som detaljplanen möjliggör. Den planerade gatan har kompletterats med fler ytor för planteringar, vilket beskrivs i planbeskrivningen.

Plankarta

Plankartan har reviderats huvudsakligen på följande sätt:

- Kvartersgata på fastigheten Bunkeflostrand 1:31 har fått en något förändrad utformning.
- Nockhöjder har minskat från 13 till mellan 10 och 11,5 meter för radhus, parhus och det östra flerbostadshuset på fastigheten Bunkeflostrand 1:31. För friliggande enbostadshus har nockhöjden minskat från 10 till 9 meter. För flerbostadshuset mot Klagshamnsvägen har nockhöjden minskat från 13 till 12,5 meter.
- Förbud mot trädfällning rörande poppelallé i planområdets nordvästra del har utgått.
- Nätstationens placering har preciserats på plankartan.
- En användningsbestämmelse som möjliggör lokal energidelning har införts inom hela planområdet samt en placeringsbestämmelse som reglerar att anläggningar ska placeras minst 5 meter från byggnad med stadigvarande vistelse.
- En bestämmelse har införts på fastigheterna Bunkeflostrand 1:31 och 1:36 som reglerar att högst tre långsgående parkeringsplatser för uppföras samt att parkeringsanläggningar högst får ha 12 parkeringsplatser.
- Utformningsbestämmelser har införts i plankartan som gör gällande att byggnader ska utformas med sadeltak, att maximalt 5 radhus får byggas samma och att de får vara maximalt 6 meter breda.
- Skyfallsutredningen har redovisat ett mindre riskområde vid skyfall. Byggnader inom detta riskområde har försetts med en lägsta färdigt golvnivå.
- Utfartsförbud mot Klagshamnsvägen har utgått.
- Minsta takvinkel har minskat från 45 till 40 grader.

Stadsbyggnadskontoret

Anna Krook

Enhetschef

Dennis Bengtsson

Planhandläggare