



Datum  
2019-03-19  
Adress

## Yttrande

Diarienummer  
TN-2017-2718

Till  
Stadsbyggnadsnämnden

### **Detaljplan för fastigheterna Innerstaden 30:40 och Innerstaden 31:7 (Ellstorp) m.fl. i Innerstaden i Malmö (Dp 5564) SBN-2017-6**

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

#### **Sammanfattning**

Tekniska nämnden är positiv till förtätning i ett stationsnära läge, men för att kunna bedöma om planförslaget är genomförbart måste konsekvenserna och kostnaderna för utbyggnaden klargöras tydligare. Det är inte helt utrett hur den allmänna platsmarken ska utformas för att bäst möta de behov som exploateringen kräver.

Innan detaljplanen kan ställas ut för granskning måste följande frågeställningar utredas vidare i samråd med fastighets- och gatukontoret:

- Ytbehovet av parkmark
- Dagvattenhantering och höjdsättning
- Gatunätets utformning
- Genomförande av gc-tunnel
- Exploateringsavtalets innehåll

#### **Yttrande**

##### **Generellt**

Tekniska nämnden är positiv till förtätning i ett stationsnära läge, men samtidigt är det viktigt att de kvaliteter som finns i området idag tas tillvara i så stor utsträckning som möjligt. En utökning med 700 hushåll kräver också tillräckliga friytor, både på kvartersmark och allmän platsmark.

Innan granskningskedet måste det vara utrett i samråd med fastighets- och gatukontoret hur den allmänna platsmarken ska utformas för att bäst möta de behov som exploateringen kräver. Det gäller framförallt parkens storlek och innehåll, dagvattenhantering,

samordningen med MEX4, trafikstrukturen genom området samt genomförandet av en gång- och cykeltunneln.

För att kunna bedöma om planförslaget är genomförbart måste konsekvenserna och kostnaderna för utbyggnaden klargöras tydligare. Hur kostnader för utbyggnad av den allmänna platsmarken ska fördelas ska framgå av exploateringsavtalet. Detta måste vara undertecknat innan detaljplanen kan antas.

### **Grönstruktur - parkyta**

#### *Den centrala parken*

De mycket små bostadsgårdarna innebär en risk för hårt slitage på den allmänna parken. Två av bostadskvarteren, vid parkeringshuset och över förskolan, saknar dessutom helt egen utemiljö. Parken, som är ca 4000 m<sup>2</sup>, ska rymma en mängd olika funktioner som ska serva de ca 700 hushåll som planeras, bl.a. lekplats, sittplatser och ytor för umgänge, gångbanor längs husen men även ett hårdgjort stråk för passage genom parken mot stationen (illustration s. 15). Att inrymma detta och samtidigt ta fasta på områdets idag befintliga karaktär av vildvuxen grönska blir svårt.

Tekniska nämnden anser att ett så stort tillskott på bostäder och arbetsplatser som denna plan medför kräver en större park än vad som redovisas i planförslaget. I Värnhem/Ellstorp och de västra delarna av Kirseberg är det redan idag brist på grönområden. Det är ett stort tryck på två närmast liggande parkerna Ellstorpsparken och Beijers park, med slitage och konflikter mellan olika funktioner som ska rymmas i parken som följd. Om parkytan inom planområdet inte utökas ökar trycket på dessa parker ytterligare, vilket kan medföra att det blir svårt att bibehålla de värden som finns och uppskattas där idag.

Parkens avgränsning bör ta större hänsyn till de gröna värden som finns. För att kunna göra detta måste en inmätning av befintliga träd göras, och dessa ska redovisas på grundkartan. Handlingarna bör också kompletteras med en ekosystemtjänstanalys, eftersom den naturinventering som är gjord inte tar hänsyn till upplevelsevärden, rekreation, klimatpåverkan m.m.

Egenskapsbestämmelsen gång<sub>1</sub> bör tas bort från plankartan. Hur gångsystemet genom parken ska utformas bör utgå från platsens förutsättningar och inte regleras i detaljplanen. Flera befintliga träd ligger t.ex. inom det södra egenskapsområdet, och dessa skulle behöva tas bort om bestämmelsen kvarstår. Om angöring till bostadshuset söder och öster om parken ska kunna ske från parksidan måste förgårdsmarken breddas. Annars förutsätts att funktioner som angöring och handikapparkering kan lösas från gårdssidan av byggnaderna, eftersom det inte är möjligt att använda parken för detta.

#### *Grönytor utmed järnvägen*

Den del av lokalgatan (GATA<sub>2</sub>) som fortsätter mot naturparken i öster fyller ingen funktion. Den bör tas bort, och ytan bör istället ingå som en del i grönstrukturen. Om användningen

dessutom ändras från NATUR till PARK finns möjligheter att använda ytan till aktiviteter som klarar det bullerutsatta läget.

På de två mindre ytor intill järnvägen med användningen PARK redovisas ytor för aktivitet och utegym på illustrationen. Det måste utredas om detta är möjligt p.g.a. säkerhetsavstånd till järnvägen. Om det inte är möjligt kan dessa funktioner istället placeras inom det större parkrummet längst i öster. För att öka flexibiliteten angående placering av en eventuell hundrastplats bör egenskapsbestämmelsen hund<sub>1</sub> ändras till "hundrastplats får finnas".

E-ytor för teknisk anläggning ska inte placeras så att parkmark tas i anspråk. Dessa bör istället placeras i anslutning till kvartersmark, där behovet av dem finns.

### **Dagvatten - skyfall**

Merparten av fördröjningsbehovet föreslås lösas genom anläggningar på kvartersmark. Problemet är att det inte kan säkerställas juridiskt genom bestämmelse i plankartan, och därmed finns inga garantier för att de genomförs. För att inte stadens översvämningsproblematik ska öka menar tekniska nämnden att det är viktigt att fördröjningsanläggningar skapas som garanteras och sköts över lång tid, där krav ställs på fastighetsägare och där VA Syd ansvarar för fördröjning som en del av den allmänna VA-anläggningen.

Utöver anläggningar på kvartersmark föreslås i detaljplanen anläggningar som fördröjer gatuvatten och som ägs och sköts av fastighets- och gatukontoret. Det är självfallet positivt med fördröjande åtgärder på såväl kvartersmark som gatumark, men tekniska nämnden anser att merparten av dagvattenhanteringen i ett stort exploateringsområde som Ellstorp behöver skötas av den aktör som har störst kunskap och ansvarar för den allmänna VA-anläggningen.

Det anges att beroende av taktyp kan volymer för dagvattenfördröjning behöva skapas på förgårdsmark. Det bör beaktas att detta kräver yta, vilket kan påverka möjligheten att utnyttja hela byggrätten.

I dagvattenutredningen redovisas principsektion på hur gator med fördröjning kan utformas. Sektionen bedöms vara bärande för att föreslagen dagvattenhantering ska kunna fungera. Eftersom tekniska nämnden ska anlägga och drifva gatorna behöver vi vara delaktiga i framtagandet av sådana principsektioner. Det har t.ex. tidigare anlagts gator med genomsläpplig asfalt, med mindre goda erfarenheter. Det finns alternativ till denna teknik som skulle kunna prövas, men platsbehovet behöver säkerställas om det ska kunna bli aktuellt.

I dagvattenutredningen redovisas dels flöde vid regn med återkomsttid av 20 års, dels flöde vid regn med återkomsttid av 5 år. Det framgår inte hur uppgifterna gällande regn med återkomsttid av 5 år används.

Tekniska nämnden anser att målbilden med att inte öka ytvattenbelastningen på kringliggande fastigheter ska vara ett absolut krav, bl.a. eftersom en ökad ytvattenbelastning på t.ex. Malmö stads fastighet Tyr 1 skulle leda till begränsningar vid eventuell exploatering av den fastigheten, med reducerade kommunala intäkter som följd. En höjdsättningsutredning planeras, och det är viktigt att slutsatser från denna utredning i så stor omfattning som möjligt omsätts som krav på plankartan.

### **Trafikfrågor**

#### *Samordning med MEX4*

Det är mycket viktigt att det fortsatta planarbetet sker i samordning med Storstadspaketet och planeringen för MEX4 längs Södra Bulltoftavägen. De ytor som krävs för hållplatsens placering, utformning och därmed utbredning kan inte fastställas ännu, så flexibilitet för detta behöver säkras i planen. Ytan för Södra Bulltoftavägen behöver även kunna innehålla väntytor för gående vid alla passagepunkter. Korsningen mellan Södra Bulltoftavägen och lokalgatan (GATA<sub>2</sub>) kan eventuellt behöva signalregleras och samlokaliseras med hållplatsen, på samma sätt som vid Nobeltorget's hållplats (signal i ena änden av hållplatsen och säker gångpassage i den andra änden).

#### *Gatunätet inom området*

Den nya kvartersgatans anslutning till Södra Bulltoftavägen behöver utredas mer i detalj. Även befintlig anslutning till området via rondellen till Åsgårdsgatan och vidare in i området måste utredas vidare. För att motverka oönskad genomfartstrafik och öka trafiksäkerheten i området ska alla korsningar i gatunätet vara upphöjda, även korsningar mellan lokalgata och gångfartsområde.

Gångfartsgata används som beskrivning för GATA<sub>3</sub>, men detta uttryck finns formellt sett inte, utan det heter gångfartsområde (om det är regleringsformen som det ska syfta på).

Under rubriken **Angöring** på s. 20 hänvisas angöring och korttidsparkering vid flera tillfällen till gatumark på allmän platsmark, men dessa funktioner ska kunna lösas på kvartersmark. Även om det kan vara möjligt ska det inte vara en förutsättning för planens genomförande att detta ska ske på allmän platsmark. Formuleringarna i stycket måste ses över i samråd med fastighet- och gatukontoret.

UWS-system föreslås inom området för avfallshantering. Den illustration som hänvisas till på s. 22 i planbeskrivningen finns inte med i handlingarna. Tekniska nämnden vill därför påpeka att tillräckligt utrymme för UWS-system måste finnas på kvartersmark. Allmän platsmark kan inte nyttjas för detta.

Det måste säkerställas att alla funktioner kan inrymmas inom tänkta gatussektioner, både ovan och under mark. Detta måste vara avstämt med fastighets- och gatukontoret samt VA-Syd innan granskningskedet. Sektioner för de olika gatutyperna bör redovisas på plankartan.

Gångfartsgatans 90°-sväng vid det nordvästra hörnet av skoltomten måste kompletteras med hörnavskärning.

#### *Gång- och cykeltunneln*

Den föreslagna gång- och cykeltunneln behöver belysas ytterligare. Hur den ska genomföras och hur den ska finansieras måste utredas vidare innan planen kan antas. Eftersom tunnelbyggnationen måste utföras av Trafikverket måste den tas med på deras ”nationella plan” för arbetet, vilket kan ta längre än 10 år. Fastighets- och gatukontoret har inte egen rådighet över genomförandet av planen i den delen.

Det är viktigt att i höjduutredningen studera höjdsättningen av tunneln inkl. dess anslutningar, och att utifrån det skapa erforderligt utrymme för eventuella slänter etc.

Station Östervärn kommer i framtiden att förlängas söderut, och Trafikverket har kriterier för vad som ska finnas i anslutning till stationen, som t.ex. plats för ersättningsbussar, bilparkering, kiss-n-ride, cykelparkering. Detta måste beaktas i det fortsatta planarbetet.

#### **Skoltomten**

Det är positivt att förskola planeras inom planområdet. Ytmässigt bör det högre kravet på friyta i m<sup>2</sup> beaktas. Om förskoleverksamhet endast är tänkt att finnas i de två nedre våningarna bör det finnas en planbestämmelse som reglerar det.

Det står i planbeskrivningen att tanken är att byggnaden ska delas av förskola i botten och LSS-boende i våningarna ovanför. Förskoleverksamheten kan ligga integrerad i en byggnad, men det är inte lämpligt att samlokalisera med LSS-verksamhet. Förutsättningarna för annan placering av LSS-verksamhet inom planområdet bör ses över.

#### **Fastighetskonsekvenser**

Texten under rubriken **3.4 Konsekvenser för fastigheter** bör kompletteras med en karta som visar vilken mark som avses.

ordförande

.....  
[Förnamn Efternamn]  
.....

sekreterare

.....  
[Förnamn Efternamn]  
.....

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden]