



Datum
2019-05-20
Adress

Yttrande

Diarienummer
TN-2019-1081

Till
Stadsbyggnadsnämnden

Översiktsplan för Södra Kirseberg och Östervärn (utställningsförslag) FÖP2034 SBN-2014-535

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Tekniska nämnden är positiv till FÖP:ens övergripande ambition att uppnå ett mer effektivt markutnyttjande nära Östervärns station och samtidigt binda samman stadens östra och centrala delar. Möjligheten att genomföra FÖP:ens högt ställda mål är dock till stor del beroende av hur de föreslagna infrastrukturåtgärderna ska finansieras, men också att övergripande planering görs för flera olika samhällsfunktioner inför framtida detaljplanearbete.

Trafikfrågor

Utbyggnad nära kontinentalbanan enligt förslaget kan kräva att godstrafik måste flyttas till ett yttre godsspår, vilket medför betydande kostnader för Malmö stad. Merkostnaden för en nedsänkning av Simrishamnsbanan (jämfört med järnväg i markplan) ska enligt Trafikverket helt bekostas av Malmö stad. Att bygga ut Östervärns stationen som föreslås är en fråga som inte Malmö stad äger själv. Utbyggnaden av MEX:en längs Södra Bulltoftavägen kommer att studeras i kommande utredningar inom ramen för Storstadspaketet. Flexibilitet för detta behöver säkras i FÖP:en.

Grönstruktur och dagvattenhantering

Värnhem/Ellstorp och de västra delarna av Kirseberg har idag brist på grönområden. Inom FÖP:ens område planeras flera mindre grönytor och några långsmala grönstråk längs järnvägsspåren, men ingen större stadsdelspark. Andelen grönyta inom planområdet behöver utökas för att kunna rymma alla de värden och funktioner som är beskrivna i planprogrammet. De ytor som redovisas som *Fördröjningsytor* på kartan på s. 39 är exakt samma ytor som redovisas som *Parker och grönstråk* på strukturkartan på s. 8-9, vilket i praktiken betyder att stor del av de utpekade grönytorerna inte kommer att vara användbara för rekreation, eftersom de kommer att behövas för dagvattenhantering.

Yttrande

Generella synpunkter

Tekniska nämnden är positiv till FÖP:ens övergripande ambition att uppnå ett mer effektivt markytnyttjande nära Östervärns station och samtidigt kunna binda samman Östervärn, Ellstorp, Johanneslust och Kirsebergsstaden med varandra och centrala Malmö. Som FÖP:en också redovisar finns det dock en hel del utmaningar inom området, som måste hanteras i det fortsatta arbetet med omvandlingen till blandad stadsbebyggelse. Detta gäller framförallt de ekonomiska konsekvenserna av föreslagna infrastrukturåtgärder, såsom nedsänkning av Simrishamnsbanan och nya kopplingar över och under järnvägen, men också de konflikter som finns mellan behovet av grönytor kontra dagvatten- och skyfallshantering.

Möjligheten att uppnå FÖP:ens högt ställda mål är beroende av att övergripande planering görs för flera olika samhällsfunktioner, som t.ex. trafiksystem, dagvattenhantering och ledningsnät, så att resultaten lätt kan appliceras i framtida detaljplanearbete.

Trafikfrågor

Kontinentalbanan

Handlingarna tar inte hänsyn till de riskavstånd från spår som råder längs Kontinentalbanan. Bra närmiljö m.m. betonas på flera ställen, men det går inte ihop med gällande riskavstånd för järnvägsgods. FÖP:en behöver redovisa vilken bebyggelseutveckling som är möjlig ifall risker ej kan elimineras på annat sätt än med skyddsavstånd till bebyggelsen. Lösningen är annars att godstrafik måste flyttas till ett yttre godsspår, som i så fall medför betydande kostnader för Malmö stad.

Det finns en förhoppning om att kunna ta emot längre tåg i framtiden vid den planerade förlängningen av Östervärns station söderut (ca 60 m). Plattformen blir då ca 200 m, men den faktiska utnyttjandelängden är ca 180 m. För att längre tåg ska kunna stanna behövs en plattform på 250 m, annars måste Trafikverket förändra säkerhetsförutsättningarna. Att bygga om stationen med ny gestaltning som föreslås är en fråga som inte Malmö stad äger själv.

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

Simrishamnsbanan

Framtida Simrishamnsbanan föreslås gå nersänkt i ett tråg. Tråget bör utföras helt tätt för att inte grundvatten ska tryckas upp, och marknivåerna runt banan måste anpassas så att ytvatten inte rinner ner i tråget. Merkostnaden för en nedsänkning av spåret (jämfört med järnväg i markplan) ska enligt Trafikverket helt bekostas av Malmö stad. Hur detta ska lösas,

både tekniskt och kostnadsmässigt, kräver ytterligare utredningar. Möjligheten att undersöka andra alternativ bör beaktas, som t.ex. tåg i marknivå, högbana på bro eller bank. Vidare måste fortsatt utredning visa hur FÖP-området kan utvecklas utan att begränsa framtida ställningstaganden avseende Simrishamnsbanan.

Storstadspaketet

Malmöexpressen 4 kommer att trafikera Södra Bulltoftavägen, men de ytor som krävs för hållplatsernas placering, utformning och därmed utbredning kan inte fastställas ännu. Det kommer att studeras i kommande utredningar inom ramen för Storstadspaketet. Flexibilitet för detta behöver säkras i FÖP:en. Södra Bulltoftavägen bör beskrivas som en stadshuvudgata med busskörfält.

Övriga trafikfrågor

- Den nya gatan genom planområdet som utgör Singelgatans förlängning bör kallas uppsamlingsgata och inte huvudgata. Den bör funktionellt inte betraktas som mer än en genomfart som samlar trafik till och från lokalgatorna inom området.
- I kapitlet **Ellstorp och Östervärn** beskrivs att det ska anläggas nya fyrvägs korsningar med ”urban utformning” vid Sallerupsvägen/Scheelegatan och Södra Bulltoftavägen/Hornsgatan. Trafiklösningarna är ännu inte utredda, så det är inte självklart att de utformas så.
- I kapitlet **Järnvägsverkstäderna** föreslås att ”Utformningen enligt modellen ett golv ska vara vägledande”. Två nya grundskolor samt en vårdcentral planeras i området. Ur ett trafiksäkerhets- och barnperspektiv är det inte självklart att ha gångfartsområden vid dessa entréer, utan separerade gångbanor kan vara att föredra. Detaljutformning bör inte beslutas i detta skede.
- I kapitlet **Trafikkopplingar och prioriterade trafikslag** står det i andra stycket ”Det innebär att stadslivet, ytor för lastning och lossning, fotgängare och överordnad kollektivtrafik ska prioriteras framför biltrafik”. Meningen behöver innehålla cykeltrafik också, och ordet ”överordnad” ska tas bort. Kapitlet bör också kompletteras med text om att det är angeläget att det görs plats för cykelparkering nära Östervärns station och MEX:ens hållplatser, för att underlätta kombinationen av cykel och kollektivtrafik.
- På s. 37 står det i punkt 3 ”I korsningspunkter ska kollektivtrafikens stomlinjer prioriteras före cyklister och fotgängare” och samtidigt står det i punkt 4 ”Även längs Södra Bulltoftavägen ska det vara tätt mellan tydligt angivna och säkra passager för fotgängare och cyklister”. Detta är motstridigt då MEX längs Södra Bulltoftavägen är en stomlinje. Förslagsvis skrivs att säkrade passager för oskyddade trafikanter ska i möjligaste mån samlokaliseras med hållplatser för MEX och lokaliseras med stor hänsyn till skolvägar. Om skolvägar och MEX-hållplatser inte sammanfaller ska en säker passage ändå skapas och framkomligheten för MEX ska anpassas till en för platsen lämplig nivå.

Grönstruktur

Värnhem/Ellstorp och de västra delarna av Kirseberg har idag brist på grönområden. Inom FÖP:ens område planeras flera mindre grönytor, men ingen större stadsdelspark, vilket gör det svårt att inrymma naturmiljöer med plats för både rekreation och avskildhet. I en god boendemiljö behövs sådana platser för att ge förutsättningar för psykiskt och fysiskt välmående. Många i området kommer att ha mer än 1000 m till närmaste stadsdelspark (minst 5 hektar), vilket är det maxavstånd från bostad som förespråkas i Grönplan 2003. Den grannskapspark som planeras inom området är dessutom en förhållandevis liten grannskapspark (ca 1,5 hektar). Enligt Grönplan 2003 ska grannskapsparker vara mellan 1-5 hektar. I faktarutan på s.9 står det att andelen nya parker är 5,5 hektar. Detta är dels felaktigt då grönytan utgör en betydligt mindre del av planområdet, dels missvisande då den räknade ytan inte utgörs av endast parker utan även av grönytor avsatta för odling m.m. Andelen grönyta inom planområdet behöver därför utökas för att kunna rymma alla de värden och funktioner som är beskrivna i planprogrammet.

De långsmala grönytor som föreslås behållas längs med Simrishamnsbanan kommer i framtiden att vara bullerutsatta och inte lämpa sig för rekreation om tågtrafiken återupptas. Att den framtida järnvägen ska vara nedsänkt är inte en självklarhet, då det är mycket kostsamt. Även grönytorna längs med kontinentalbanan och aktivitetsstråket intill Österhagsgatan kommer att vara bullerutsatta. Nya parker ska inte lokaliseras i bullerutsatta lägen eller som smala långsträckta områden längs gator och vägar. Grönstrukturen i planen behöver därför också ses över även vad gäller placering och utformning.

Idag används delar av området, t.ex. området sydväst om järnvägen, som grön- och rekreationsområde. Många boende på Värnhem och Ellstorp utnyttjar området för att promenera, rasta hunden m.m. Området är grönt med flera större träd och inrymmer många ekosystemtjänster. Dessa kvaliteter och tjänster försvinner när området bebyggs och till stor del hårdgörs. Både de boende i det nya området och de som idag bor i stadsdelarna runt omkring, kommer att uppleva en brist på grönområden och framförallt större, sammanhängande parker. De två närmast liggande befintliga parkerna, Ellstorpsparken och Beijers park, har redan idag ett stort tryck, med slitage och konflikter mellan olika funktioner som ska rymmas i parken som följd. Det bör utredas hur den stora mängd nya bostäder och arbetsplatser som planeras kommer att påverka de befintliga parkerna.

I FÖP:en står det att *”befintliga gröna värden ska utvecklas genom att göra grönskan som är knuten till platsen mer famträdande”* Det står även att *”befintliga stora träd och annan vegetation så långt som möjligt ska behållas”*. I praktiken är det dock ofta svårt och dyrt att behålla den befintliga vegetationen när marken är förorenad. Det måste utredas hur mycket av vegetationen som är möjligt att bevara.

Dagvatten- och skyfallshantering

Under rubriken **Dagvattenhantering** beskrivs att fördröjning av dagvatten med fördel kan ske på kvartersmark, men om VA Syd ska sköta ett fördröjningsmagasin och säkerställa dess funktion kräver de att det placeras på allmän platsmark. Därmed minskar den redan knappa

tillgängliga parkytan för rekreation. Det blir även svårt att hantera skyfall på dessa små ytor. De ytor som redovisas som *Fördröjningsytor* på kartan på s. 39 är exakt samma ytor som redovisas som *Parker och grönstråk* på strukturkartan på s. 8-9, vilket blir missvisande. I praktiken är det troligt att en betydande del av de utpekade grönytorerna inte kommer att vara användbara för rekreation, eftersom de kommer att behövas för dagvattenhantering. Översiktligt beräknade ytor för dagvattenhantering behöver tydliggöras i FÖP:en, för att en korrekt bild av storlek på grönområden tillgängliga för rekreation ska kunna utläsas.

På liknande sätt behöver FÖP:en kompletteras med schematiska beräkningar av volymer och ytor gällande skyfall. Om omfattande höjjusteringar behövs för att rymma skyfallen är det mycket vunnet om denna kunskap finns tillgänglig i ett tidigt skede för att en sammantaget klok och ekonomisk höjdsättning ska kunna erhållas. Eftersom FÖP:en anger att flera grönområden har höga naturvärden som är viktiga att tillvarata blir frågan än mer komplicerad, om det samtidigt föreslås att aktuella grönområden ska grävas ut för att erhålla acceptabel vattenhantering. Denna fråga riskerar att skapa stor konflikt med motstående direktiv i detaljplaneskedet om den inte tydliggörs i FÖP:en.

ordförande

.....
[Förnamn Efternamn]
.....

sekreterare

.....
[Förnamn Efternamn]
.....

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