



Datum

2024-03-15

Adress

Diarienummer

TN-2021-2019

Yttrande

Till

Stadsbyggnadsnämnden

**Detaljplan för fastigheten Generatorn 1 m.fl. i
Törnrosen i Malmö (Dp 5801)
SBN-2021-983**

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Yttrande

Övergripande

Stadsbyggnadskontoret har i aktuell plan valt att arbeta med ett flexibelt planförslag i samrådsskedet. Detta beskrivs och motiveras på sidan 8 i Planbeskrivningen. Ett flexibelt arbetssätt gör att användningen i detaljplanen hålls öppen i samrådsskedet. Detta medför att planbeskrivningen blir otydlig då den behandlar flera olika alternativ samtidigt. Detta gör också att det blir svårt att förutse vilka konsekvenser som planförslaget ger.

Under arbetet fram till samrådet har förvaltningen och en arkitektbyrå, tillsammans med stadsbyggnadskontoret och miljöförvaltningen, studerat ett bebyggelseförslag som stämmer väl överens med planprogrammet. Förslaget behandlar i huvudsak bostäder, samt ett mobilitetshus i öst och en publik byggnad i väst mot stationen.

Konsekvenser har studerats djupgående och bedömningen har varit att ett sådant förslag kan fungera väl på platsen. Det är däremot inte utrett om en kombination av funktionerna bostad och centrum, så som samrådshandlingen presenterar, fungerar med varandra.

Det finns bland annat utmaningar kopplat till bullerproblematiken, men också för trafiken och tryggheten i området. Om en annan viljeriktning för området beslutas, behöver den valda strukturen och användning studeras i detalj för att säkerställa goda levnadsmiljöer. Tekniska nämnden bedömer utifrån detta att, det i så fall, behöver göras innan markanvisningsprocessen påbörjas och innan detaljplanen ställs ut för granskning.

Den publika byggnaden mot stationen bedöms vara så strategiskt viktig att den bör bli en prioriterad satsning för att ge Rosengård och Malmö ett innehåll och en funktion som saknas idag och som stärker entrén till Rosengård.



På flera ställen i planbeskrivningen lyfts klimatkvarter och höga klimatambitioner. Detta uttrycks som tvingande men följs inte upp med adekvata bestämmelser i plankartan. I kommande markanvisning kommer det ställas klimatkrav såväl som krav på social hållbarhet mm.

Tekniska nämnden bedömer att tidplanen som anges för planprocessen och genomförandet behöver justeras och ta hänsyn till tiden för markanvisningsprocessen för att det ska finnas tid att göra eventuella anpassningar i detaljplanen till kommande byggaktörs förslag. Detta medför att granskning av detaljplanen bedöms ske tidigast december 2025.

Om detaljplanen förskjuts i tid på grund av en ändrad inriktning, som det flexibla planupplägget kan medföra, kan detta påverka de delar som är avtalade i Storstadspaketet (SSP). Om förseningar sker så att ombyggnationen av Amiralsgatan inte kan färdigställas i tid, påverkar det storleken på det statliga bidraget.

Trafik, parkering och angöring

Tekniska nämnden vill poängtera att Amiralsgatan har en viktig funktion som infartsgata i staden. Planhandlingen behöver förtydliga och beskriva konsekvenserna även för tung trafik/transporttrafik utmed Amiralsgatan - till Sofielunds industriområde och Emilstorp. Tekniska nämnden bedömer också att det generellt sett inte är lämpligt att använda flexzon som parkering längs med Amiralsgatan, med hänseende till gatans funktion och trafikmängd. Även västra Kattarpsvägen samt Scheelegatans funktion behöver lyftas fram och beskrivas i planhandlingen.

På plankartan behövs en hörnavskärning på byggnationen i korsningen Amiralsgatan/Västra Kattarpsvägen, särskilt med tanke på cykeltrafikens siktlinjer. Till granskningsskedet av detaljplanen behöver upplevelsen av detta hörn studeras mer i detalj och visas tillsammans med sektionerna för gatan, så att detaljplanen säkerställer att alla funktioner ryms. Även mötet med stationen/det befintliga cykelstråket i öst behöver studeras närmre, exempelvis bedömer förvaltningen att förgårdsmark mot stationstorget krävs för ett säkert möte mellan den nya bebyggelsen och den befintliga cykelbanan.

Utformningen på Cronmans väg spelar stor roll för genomförandet av planen, framför allt om användningen blir bostäder. I texten beskrivs att träd och plantering och sidoförskjutningar kan användas för att lösa hastighetsproblem. Det är dock svårt att få in träd i gatan på grund av ledningar. Andra hastighetsdämpande åtgärder behöver därför beskrivas. Sektionsritningen stämmer inte med det som beskrivs i texten. Bilden på sektionen måste ha ett syfte och den måste visa på hur låga hastigheter kan uppnås.

På sidan s.42 i planbeskrivningen står det att framkomligheten för biltrafiken på Amiralsgatan bedöms vara delvis begränsad på eftermiddagen. Det framgår dock inte om det redan är så idag eller om detta är en konsekvens av planförslaget. Det bör förtydligas om förslaget innebär en försämring eller om framkomligheten blir samma som i dagsläget. I stort behöver hela stycket om trafikflöden ses över tillsammans med fastighets- och gatukontoret.



Gatusektionerna för Gata1 (på sidan 17) behöver ses över. Gatan som illustreras är smal, omges av höga byggnation på båda sidor samt saknar förgårdsmark. Byggnationen har heller inga balkonger eller entréer. Yta som behövs för att lösa cykelparkering och dörrar som öppnas behöver inkluderas i den illustrerade sektionen.

På sidan 19 i Planbeskrivningen beskrivs att vändzonen i väster ligger inom ”del av GATA”. Det bör beskrivas varför inte hela vändzonen ligger placeras inom användningen GATA. Att delar av vändzonen ligger inom TORG (i befintlig plan) borde inte vara ett hinder även om det i plankartan inte kan ses hur vändning ska lösas, vilket är en brist. Det saknas en illustration som tydligt visar att tillräcklig yta finns för att kunna backvända ett dimensionerande fordon (en Lbn). Det framgår inte tydligt i Plankartan eller i Planbeskrivningen. Backvändning ställer höga krav på en tydlig och trafiksäker utformning med goda siktförhållanden. Tekniska nämnden vill kunna se att vändmöjligheten är realistisk och att det inte, i för stor utsträckning, påverkar torget.

Tätt med entréer mot Amiralsgatan medför att angöring och parkering för rörelsehindrade ska lösas på kvartersmark i anslutning. Det är inte tydligt hur åtkomsten till dessa platser är planerad. Utan särskild hänsyn finns risk att entréer placeras så att det framtvingar körvägar över gårdar, park eller in- och utfarter mot Amiralsgatan på ett olämpligt sätt.

Tekniska nämnden menar att ordet parkeringshus behöver bytas ut mot mobilitetshus i handlingarna

Det bör säkerställas att mobilitetshuset hamnar närmst Västra Kattarpsvägen för att minska trafiken på Cronmans väg. En begränsning bör också införas för att inte riskera att hela det östra området blir ett mobilitetshus om parkeringsbehovet blir stort.

Formuleringen på sidan 43 kan misstolkas som om uppförandet av mobilitetshuset motiveras av att parkering på allmän plats inte kan tillgodoräknas, inte behovet av fasta platser till respektive fastighet. Denna skrivning kan därför tas bort.

Det finns inga invändningar mot att parkering ska styras till kvartersmark i första hand. Formuleringen kring detta bör dock ses över. Exempelvis ”Reglering och villkor ska samordnas så att kvartersmarksparkering främjas i första hand. Parkeringsbehovet för området täcks av det nya mobilitetshuset tillsammans med befintligt bestånd på kvartersmark. Gatuparkering bör endast förekomma i begränsad omfattning.”

Dagvatten och skyfall

I plankartan saknas rinnstråket samt höjder för kritiska nivåer, även på allmän platsmark, för att säkerställa bräddnivåer och denna rinnväg. Planhandlingarna behöver kompletteras med detta. Färdig golvnivå behöver också sättas till minst 2 dm över den maximala vattennivån på rinnvägen.

I plankartans egenskapsbestämmelser för allmän plats regleras att hinder för översvämning ska finnas mellan allmän plats och kvartersmark. Det finns dock inget utrymme mellan allmän plats och kvartersmark för detta. Sådana hinder ska i detta fall



finnas på kvartersmark, då det inte är fråga om ett hinder som är en *skyddsåtgärd för ett större sammanhang*, så som Boverket hänvisar till. Enligt Boverket kan kommunen reglera möjligheten att utföra skyddsåtgärder för att motverka översvämning på kvartersmark. Det går heller inte att byggnadstekniskt genomföra en sådan lösning på allmän plats.

Gröna frågor

Parkerna som benämns som 2a och 2b i planbeskrivningen ska ses som två separata parker. Park 2a har en viktig funktion och ska inte bara utgöra ett tillägg. Totalt är det alltså 4 parker inom planområdet. Det finns en koppling mellan park 2a och 2b som är viktig men det är inte samma park.

Park 1, 2a och 2b är inte ett sammanhängande grönområde, utan tre separata parker som lätt kan nås via övergångsställe och har visuell kontakt.

På sidan 19 under rubriken ”Användning Park” blir 25% målet och delområden otydligt. Den, i översiktsplanen, antagna principen om 3-30-300 bör i stället användas.

Det behöver framgå av planhandlingarna att Torg 1 planeras att gestaltas som ett mycket grönt torg. Den bör även inom denna yta planläggas en byggrätt för mindre byggnad för handel så att det blir en attraktivare yta.

Övrigt

Vad som menas med grundundersökningar på sidan 48 måste förtydligas.

Fri höjd över allmän platsmark skall alltid vara 4,7 meter för att säkerställa att konstruktioner/byggnader inte körs på och skadas.

Ordförande

[Förnamn Efternamn]

[Fyll i titel]

[Förnamn Efternamn]

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