



**Datum**

2025-02-09

**Adress**

**Diarienummer**

TN-2019-2455

**Yttrande**

**Till**

Stadsbyggnadsnämnden

## **Planprogram för västra Hyllie i Malmö, Pp 6052 SBN-2019-263**

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

### **Sammanfattning**

Tekniska nämnden ser generellt positivt på planprogrammet för Västra Hyllie. Planprogrammets innehåll är, i många delar, väl genomarbetat utifrån stadsutvecklingsperspektivet, där många funktioners behov har analyserats och bemötts. Nödvändiga utredningar har i stor utsträckning redan utförts och lett till ett resultat som är väl bearbetat.

Strukturen i planprogrammet är ett resultat av det faktum att platsen ligger i ett kollektivtrafiknära läge och därför har en täthet som påverkat de gröna frågorna. Förhållandet mellan användare och andelen arealer för parkmark och grönområden är därför lågt vilket behöver beaktas i det fortsatta planarbetet.

Tekniska nämnden har också en del synpunkter gällande trafiklösningarna och möjligheterna till genomförande av de högt ställda målen för trafiksäkerhet samt tillgänglighet för oskyddade trafikanter. Andra frågor som behöver utredas vidare i det fortsatta arbetet är funktionerna mobilitetshus och kontor.

### **Yttrande**

#### **Övergripande**

Planprogrammet är på en detaljeringsnivå som mer ligger i linje med detaljplanearbete. Det är problematiskt att så här tidigt i processen låsa fast detaljerade strukturer. Det behövs en större flexibilitet för att planprogrammets förslag skall fungera över tid. Ett upplägg där olika strukturer studeras och presenteras parallellt kan övervägas.

Användningen inom området behöver göras mer flexibel och en högre andel byggrätter för kontor behöver studeras.

I kommande detaljplaneskede kommer både strukturer och placeringar att behöva ses över och behovsanpassas i en högre detaljeringsgrad. Särskilt behöver de föreslagna



kontorsbyggrätterna ses över avseende förutsättningarna för ett realistiskt genomförande, exempelvis gällande form och placering. Även antal och placering av mobilitetshus behöver studeras närmare. Redan genomförda utredningar behöver sannolikt uppdateras under kommande planarbete.

### **Klimatanalys**

Klimatanalysen är övergripande och saknar analys över hur byggnadernas placering påverkar möjligheterna att uppnå uppställda klimatmål. Då det är detta som senare kan styras i detaljplan bör en analys av detta också ingå i planprogrammet.

Vi befinner oss tidigt i planprocessen och området kommer därmed inte att bebyggas förrän om flera år. Därför behöver det tas höjd för att förutsättningarna och möjligheterna kommer att vara andra än de vi har idag. Planprogrammet behöver därför göras mer flexibelt.

Planprogrammet innehåller en redovisning av de solstudier som har genomförts. Det är också viktigt att hänsyn tas till hur byggnaderna skall kunna kylas.

### **Trafik**

Ordet ”gångfartsområde” är en specifik reglering, och ska därför inte användas genomgående i texten. Gator av denna karaktär bör i stället beskrivas som ”gator på gåendes villkor” eller liknande. Att besluta om ett gångfartsområde är myndighetsutövning och detta ligger under tekniska nämndens ansvar. Ett planprogram ska inte föregå de avvägningar och beslut som tekniska nämnden tar gällande trafikregleringar, såsom att reglera ett gångfartsområde.

Den typ av gångfartsområde/shared space/gator på gåendes villkor där det finns behov av motorfordonstrafik och angöringstrafik leder ofta till synpunkter. Oskyddade trafikanter kan tycka att dessa inte lever upp till förväntningar om nästan bilfritt och mycket låga hastigheter. Där motortrafik ska förekomma regelbundet, exempelvis vid det som benämns yttre gångfartsområde i planprogrammet, kan det vara bättre med tydligt uppdelade ytor, till exempel en mindre körbana och stora ytor till den oskyddade trafiken.

Kontoren i det nordvästra hörnet av området kan vara svåra att hitta till och trafiken dit behöver köra via gångfartsområdena nära bostadshusen. Gångfartsområdena parallellt med Lorensborgsgatan är långa och raka och behöver utformas så att de inte får höga hastigheter. Det är viktigt att kontorsbyggnaden i kvarter nr 24, vid infarten till Emporias parkering, får en bra trafiklösning, så att inte trafikproblem uppkommer i denna punkt.

När skolan placeras intill Hyllie Stationsväg är det extra viktigt att se till att barnens väg dit kan göras trafiksäkert och att entréerna inte ligger ut mot gatan. Det är även viktigt att barnens väg till skolan inte blandas med leveranserna. Skolans placering nära en stor gata bör studeras närmare. Fastighets- och gatukontoret arbetar med pilotprojekt där



biltrafik nära befintliga skolor tas bort. Att placera en ny skola i ett så pass trafikutsatt läge är inte optimalt.

Det är otydligt vad lokalgatan söder om kvarter nr 5-7 fyller för syfte. Är denna lokalgata ett krav från Trafikverket bör detta framgå.

Reglering gångfartsområde behöver genomgående ses över för de sträckor som innefattar en stark cykelkoppling.

Det är otydligt vad som skiljer yttre- och inre gångfartsområde åt. Det är också otydligt vad som skiljer sig mellan kvartersmark ”gata” och ”angöring”.

På flera ställen i texten hänvisas angöring för avfallsfordon och annan tung trafik till det yttre gångfartsområdet. Det är inte bra att hänvisa tung trafik till gångfartsområden och detta behöver ses över.

Som tidigare nämnts används inte en trafikreglering när planer görs på denna nivå. Tekniska nämnden får även uppfattningen att det är fel ordning på yttre/inre gångfartsområden i hierarkin på sidan 41. Det inre måste rimligtvis vara mindre trafikerade än de yttre med tanke på att tungtrafik hänvisas till de yttre. Förslagsvis skulle även samtliga yttre gångfartsområden i stället vara lokalgator. Tekniska nämndens erfarenhet säger att trafiken blir större även ”efter” mobilitetshuset än förväntat och att det därför är svårt att skapa bra shared space-lösningar/gångfartsområden. Begreppet ”Gränder” redovisas ej i kartbilder.

Det är otydligt i planprogrammet vilka gator som är tänkta som stadshuvudgator och vilken karaktär dessa gator förväntas få. Både Hyllie Stationsväg och Sivåkersvägen nämns som tänkta stadshuvudgator trots att de inte har samma dignitet och funktion.

Det behöver framgå om det finns behov av angöring runt hela mobilitetshuset i kvarter nr 17.

I bilden på sidan 17 och sidan 47 är endast en gångbana illustrerad mellan skoltomterna och parken från Hyllie Stationsväg till bostadshuset i norr. Här finns det även behov av cykelbana.

Trafikanalyserna på sidan 73 inkluderar ett alternativ där det fanns en avfartsväg från den parallella lokalgatan i norr norrut på Lorensborgsgatan (norr om cirkulationen). Detta alternativ är inte längre aktuellt och bör tas bort.

Bilderna som visar sektioner behöver ses över tillsammans med fastighets- och gatukontoret.

Ur bullerhänseende är det viktigt att byggetapper sker så att de möter bullerkraven, om inte behöver bulleråtgärder specificeras så att de håller en god boende- och vistelsemiljö. Dock kommer troligtvis både förskola och skola byggas först.



Mobilitetshuset bör planeras med ambitionen att vara flexibla och därmed kunna inrymma andra verksamheter och/eller kunna byggas om för att inte skapa ett överskott av parkeringsplatser för bil i området.

Två av de föreslagna mobilitetshusen är placerade nära de båda förskolorna för att korttidsparkering i samband med hämtning och lämning av barn ska kunna ordnas där. Även korttidsparkering till skolan ska ordnas i mobilitetshus. Denna lösning fungerar tyvärr inte alltid i praktiken, även om mobilitetshuset ligger relativt nära förskolan. Föräldrar hämtar och lämnar gärna i direkt anslutning till förskolor även där grundtanken har varit denna typ av lösning. Möjligheten att planera in korttidsparkering på förskolans tomtmark eller arbeta med andra mobilitetsåtgärder bör studeras.

Tekniska nämnden förutsätter att ”Riktlinjer (och dess rutiner) för angöring och uppställning av räddningstjänstens släckbil, höjdfordon och bärbara stegar” följs. Det bör framgå av planprogrammet vad detta ger för förutsättningar inom aktuellt område.

### **Grönfrågor**

I planeringen arbetar vi enlighet med de riktlinjer som staden antagit, till exempel 3-30-300 principen och grönmodellen, som visar på riktlinjer för behov av grönytor. I planprogrammet anges att det enbart möjliggör för att uppnå en framtida krontäckningsgrad om cirka 25% cirka 40 år efter plantering (inom planområdet som helhet). Vidare anges i texten att: *”Analysen omfattar både tänkt kvartersmark och allmän platsmark och förutsätter bland annat att föreslagna parker utformas så att de får en krontäckningsgrad om cirka 55% (vattenytor för dagvattendammarna undantagna).”* Att på detta vis förlita sig på att kvartersmark bidrar till krontäckningsgraden i området är en uppenbar risk då det är upp till den enskilde exploatören att tillhandahålla träd på kvartersmark. Därför behöver skrivelsen om att planområdet skulle kunna nå 25% krontäckning kompletteras med ett förtydligande om att detta kräver ett stort engagemang även från exploatörerna med en hög planerad krontäckning på kvartersmark. Det är även en utmaning att rymma så många träd som krävs för att uppnå 55% krontäckning inom de små grannskapsparkerna. Detta eftersom det är för liten mängd planterbar yta som kvarstår när ytor för ledningar, dammar, lekplatser och gång- och cykelvägar ianspråktagits.

För att den täthet som föreslås i planprogrammet ska kunna genomföras utifrån rekreation, grönytor och träd kommer en del funktioner för rekreation, avkoppling, aktiviteter med mera riktas mot det närliggande Ekostråket.

I det kommande arbetet med detaljplanerna inom området behöver modellen 3-30-300 fortsatt prägla arbetet för att säkerställa de gröna värdena i förhållande till de bostäder och arbetsplatser som skapas i området och det behöver studeras vilka funktioner som kan placeras i Ekostråket och eventuella konsekvenser av det. Krontäckningen i de olika grönområdena samt i de viktiga vägstråken behöver analyseras så att det blir tydligt vilka förutsättningar som finns.



Grannskapsparkerna (*Norra parken* och *Sydvästra parken*) och gröningarna (*Ekostråksporten*, *Gullvivebacken* och *Spetsen*) är små varför andelen tillgänglig och reellt användbar allmän plats avseende kvalitativ parkmiljö, rekreation och fritid blir relativt liten. I sammanhanget är det också viktigt att inte se all grönyta som planteringsyta för träd och buskar. För att få tillräckligt bra utemiljöer krävs även öppna ytor med ängar och gräsmattor.

Gröningarna bullerutsatta, vilket också konstateras i planprogrammet. Då gröningarna dessutom är små/smala och/eller fragmenterade remsor för att kunna användas rekreativt är det missvisande att inkludera dessa i kvadratmeterberäkningen ”Grön och blå allmän platsmark” i tabellen på sidan 68. Det är bättre att kalla dessa ytor impediment eller liknande och redovisa detta separat och inte påstå att dessa ytor bidrar med parkkvaliteter.

Det uppvuxna skogsbeståndet är en kvalité som inte tas tillvara i planprogrammet. Skogen planterades vid millennieskiftet och är idag 25 år, vilket kan tyckas som en ung skog, men då stora uppvuxna bestånd helt saknas i Hyllie är det en tillgång som inte nyttjas. I texten saknas information om hur stor areal skogsbeståndet har idag och hur stor del man tror sig kunna spara.

Förskolegårdarnas yta är i det mindre spannet, vilket blir en sårbarhet i nästa skede där förutsättningar kan ändras så att de helt plötsligt inte får plats, då det inte finns någon extra areal att tillgå.

Kvartersgatorna är smala, i framtida arbete behöver det göras en ledningsutredning för att se hur mycket grönska som kan få plats i dessa gator.

### **Naturvård**

Planprogrammet innehåller mycket bristfälliga sammanfattningar av naturvärden och dessa presenteras som mindre viktiga trots att de inventeringar som gjorts visar på mycket höga värden, för att vara i en urban kontext och i aktuell lokalisering. Planprogrammet redovisar inte problematiken kring hur befintliga naturvärden ska kompenseras eller ersättas på ett tillräckligt vis. Det läggs vikt vid att tillse att det finns häckningsmöjligheter för vissa fåglar utanför planområdet. Att befintliga groddjur ska finnas kvar i området i och med att nya vatten skapas är ingen garanti då dessa också är beroende av land- och övervintringsmiljöer. Frågan om att kompensera för de stora ruderatområdena saknas och är en fråga som måste utredas tillsammans med tillhörande förslag på omställningsytor eller annan kompensation.

### **Dagvatten och skyfall**

Vattnet i området skall styras genom höjdsättning och lösningar såsom upphöjda övergångsställen och liknande. Detta är avgörande för att styra skyfallsvatten till rätt ytor. Det är viktigt att detta utreds mer detaljerat. I planprogrammet beskrivs lösningar



som till viss del inte är detaljstuderade ännu. Dessa beskrivningar är för detaljerade för detta skede.

### **Övrigt**

Färgsättningen i vissa kartor gör dem svåra att läsa. Detta gäller till exempel kartan på sidan 12.

Ordförande

[Förnamn Efternamn]

[Fyll i titel]

[Förnamn Efternamn]

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