

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för del av fastigheten Hyllie 165:61 m.fl. (södra delen av Holmastan) i Hyllievång i Malmö

Innehållsförteckning

| | |
|---|-----------|
| Kapitel 1 - Inledning | 2 |
| Hur samrådet bedrivits | 2 |
| Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden | 3 |
| Myndigheter | 3 |
| Kommunala och regionala organ | 6 |
| Övriga remissinstanser | 23 |
| Sakägare enligt fastighetsförteckning | 25 |
| Övriga, ej sakägare | 31 |
| Kapitel 3 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet | 34 |

Kapitel 1 - Inledning

Hur samrådet bedrivits

Samrådstiden var 16 oktober 2017 – 13 november 2018. Planförslaget skickades för samråd till remissinstanser och sakägare. Planförslaget var tillgängligt för kännedom på www.malmo.se

Samrådsmöte om planförslaget hölls den 24 oktober. Mötet utlystes genom riktat utskick till samtliga hyresgäster i södra Holma samt att en lapp sattes upp i trappuppgången i samma byggnader som de riktade utskicket gick till. På mötet deltog 45 personer, varav ca 25 män och 20 kvinnor.

Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Följande sammanställning redovisar synpunkter som har kommit in under samrådet. Personnamn anges inte. Stadsbyggnadskontorets kommentarer redovisas i kursiv stil.

Myndigheter

Länsstyrelsen, diarienummer SBN-2016-1736-40:

Risk för översvämning

Länsstyrelsen anser att det är bra att en dagvattenutredning ska tas fram för området inom planprocessen. Det är bra att en översiktlig hantering av extrem nederbörd är genomförd. Om den identifierade översvämningsytan ska nyttjas är det dock viktigt att ytans funktion är säkerställd innan planens antagande då den ligger utanför planområdet.

Länsstyrelsen anser även att det bör förtydligas om exploateringen ligger inom eller planeras ligga inom verksamhetsområde för dagvatten då det klargör ansvarsförhållandena.

Delar av området ligger enligt Länsstyrelsens underlag inom båtnadsområdet för ett markkavvattningsföretag. Det bör i planhandlingarna klargöras hur exploateringen bedöms påverka detta markkavvattningsföretag (1).

Hälsa och säkerhet – markföroreningar

Länsstyrelsen anser att det behövs komplettering av föroreningsituationen för planerad bebyggelse för att marken ska kunna bedömas lämplig enligt PBL kap 2 5§ 1 gällande Människors hälsa och säkerhet. Baserat på hittills granskat underlag bedömer länsstyrelsen att en kompletterande miljöteknisk markundersökning behöver utföras.

De två prover som är tagna inom aktuellt planområde utgör ett för litet underlag för att man ska kunna uttala sig om föroreningsituationen. Den utförda översiktliga miljötekniska markundersökningen visar på att det finns förhöjda föroreningshalter invid relevant fastighet. Vid en förändrad markanvändning eller exploatering i området bör man beakta att det förekommer föroreningar i förhöjda halter och att hänsyn till detta måste tas för att skydda människors hälsa.

Om marken visar sig vara förorenad ska kommunen bedöma om någon efterbehandlingsåtgärd kan säkerställa att marken blir lämplig för det föreslagna ändamålet. Markens lämplighet kan säkerställas antingen innan planen antas eller genom villkorat bygglov enligt PBL 4 kap. 14§. För att använda bestämmelsen i 4 kap. 14 § punkt 4 PBL ska det vara säkerställt att marken genom avhjälpandeåtgärder blir lämplig för sitt ändamål, samt att avhjälpandeåtgärderna är realistiska och genomförbara. Åtgärderna ska vara så preciserade att det är möjligt för den enskilde fastighetsägaren att förutsäga vilka fysiska åtgärder som krävs och hur mycket de kan kosta (2).

Hälsa och säkerhet - buller

Länsstyrelsen konstaterar att en egenskapsbestämmelse för kvartersmark/Skydd mot störningar har införts på plankarta för att säkerställa att bullret innehålls.

Planhandling redogör för behov av bullerskydd i form av skärm mellan förskolan och radhusen mot kvartersgata i norrsydlig riktning för att säkerställa en acceptabel ljudnivå. Länsstyrelsen bedömer att skärmen är en förutsättning för att en acceptabel ljudnivå innehålls. Uppförandet av bullerskydd i form av skärm ska därför säkerställas med planbestämmelser eller villkor.

Bullerutredning redogör för bullervärden som uppgår till nivåer om 70–80 dBA ljudmax vid uteplats vid ett flertal bostadshus. Länsstyrelsen efterfrågar redogörelse som visar på hur detta buller avhjälpas samt ev. säkerställs i plankarta då maximal ljudnivå dBA kan få konsekvenser för genomförandet och ska därför hanteras inom detaljplaneprocessens ramar (3).

Hälsa och säkerhet – risk

Länsstyrelsen menar att ett säkerställande med villkor av avåkningsskydd ska göras om det är en förutsättning för att människors hälsa och säkerhet innehålls. Riskutredningen rekommenderar åtgärder såsom utrymningsvägars placering, placering av ventilationsintag och nödstopp av ventilation med avseende på risk gällande farligt gods. Länsstyrelsen saknar resonemang för varför dessa rekommendationer inte är säkerställda i plankarta. Länsstyrelsen vill gärna att frågan kompletteras och redogörs för i granskningskedet (4).

Länsstyrelsens bedömning

Mot bakgrund av att det finns brister i handlingarna kan Länsstyrelsen komma att kalla in planen för prövning enligt 11 kap. PBL om planen antas utan kompletteringar och förtydligande redovisning som visar på markens lämplighet gällande hälsa och säkerhet- buller och hälsa och säkerhet- markföroreningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planområdet ska höjdsättas så att extrem nederbörd leds till fem olika områden, se kap. 3.2 i planbeskrivningen. Fyra av dessa ligger utanför planområdet. Tre av dessa områden är säkerställda i befintliga detaljplaner PL 1150 och Dp 4707 där de är planlagda som allmän platsmark GATA och PARK. Det tredje området kommer att säkerställas i kommande detaljplan norr om denna, Dp 5588 planuppdrag stadsbyggnadsnämnden 2018-02-15.*

Planområdet ligger inom verksamhetsområde för dagvatten, detta förtydligas i planbeskrivningen.

Dikningsföretag Fosie nr 22 m.fl. hemman av år 1922 har avvecklats, se Dom Mål nr M 4217-12; MMD.

2. *Kompletterande miljöteknisk markutredning har genomförts, se vidare i kap. 3.2 i planbeskrivningen. Planbestämmelse om att startbesked inte får ges för bebyggelse förrän markföroreningen avhjälpas har införts på plankartan. I planbeskrivningen redogörs för vilka avhjälpande åtgärder som har bedömts som nödvändiga för att säkerställa markens lämplighet för bebyggelse. Åtgärderna bedöms vara realistiska och genomförbara.*
3. *Beroende på hur radbusen och dess komplementbyggnader placeras kan det vara så att bullerskärm inte är nödvändig längs hela fastighetens västra sida. Tyst uteplats kan också uppnås genom inglasning. Plankartan förskriver därför ingen teknisk lösning utan slutligt beslut för hur radbusets uteplats bullerskyddas tas i samband med bygglov och tekniskt samråd när byggaktören tar fram mer detaljerade bullerberäkningar. Bullerutredningen säkerställer att det är möjligt att uppnå riktvärden för uteplats om en skärm uppförs och plankartan möjliggör att bullerskärm uppförs.*

Bullerutredningen har kompletterats med en redogörelse för hur varje bostadsgård får tillgång till en uteplats som inte överstiger max 70 dBA, se vidare i kap. 3.2 i planbeskrivningen.

4. *Avåkningsskydd samt planbestämmelse om utrymningsvägars placering, placering av ventilationsintag och nödstopp av ventilation med avseende på risk gällande farligt gods har säkerställts på plankartan.*

Kommunala lantmäterimyndigheten Malmö stad, diarienummer SBN-2016-1736-63:

Markreservat avgränsas med administrativ gräns **(1)**.

Saknar ändamål Befintlig järnvägstunnel som avgränsning på kartan och i legenden på såväl kvartermark som allmänpaltsmark **(2)**.

Byggrätter vid hörnavskärning över gatumark bör redovisas på karta **(3)**.

Ta bort under Utförande, Vid överträdelse av servitutsområdet. ... Trafikverket ske. Ingen planbestämmelse **(4)**.

Ledningarna skyddas inte med u-område, skriv om meningen. Ledningar skyddas genom att servitut eller ledningsrätt bildas **(5)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Plankartan har kompletterats med administrativ gräns.*
2. *Planbestämmelse t₁, markreservat för järnvägstunnel för allmännyttig trafik har införts på plankartan.*
3. *Med tanke på plankartans läsbarhet redovisas inte dessa på plankartan utan det är en bestämmelse som gäller över lokalgata.*
4. *Meningen kring överträdelse av servitutsområdet osv. har tagits bort som planbestämmelse, då detta regleras i annan lagstiftning. Den finns kvar som en informationsruta på plankartan.*
5. *Meningen i planbeskrivningen har ändrats enligt Lantmäteriets önskemål.*

Trafikverket, diarienummer SBN-2016-1736-38:

Järnväg

Citytunnelns spårområde sträcker sig under planområdet. Citytunneln är utpekad som riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken. Områden som är av riksintresse för kommunikationer ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra tillkomsten eller utnyttjandet av anläggningen. Trafikverket bedömer att planförslaget inte påverkar riksintresset.

Planområdet berör servitut och ledningsrätt för citytunneln. Kommunen har fört in planbestämmelser som reglerar tillskottsspänningar inom servitutet efter de krav som Trafikverket har haft vid byggandet av Malmö Live, vilket Trafikverket ser positivt på. Trafikverket kan dock inte yttra sig om parkeringshusets byggbarhet i förhållande till tillskottsspänningar. När byggmetod har blivit fastställd bör exploitören/kommunen kontakta Trafikverket för att säkerställa att maximala tillskottsspänningar inom citytunnelns servitut inte överskrider **(1)**.

Flytt av ledningar tillhörande citytunnelns grundvattensystem ska föregås av dialog med Trafikverket **(2)**.

Buller och vibrationer

Kommunen har valt att utföra en bullerutredning för planområdet. De huvudsakliga bullerkällorna beskrivs vara nuvarande och planerade gator i och runt planområdet. Trafikverket ser positivt på att kommunen har fastställt gällande bullerriktvärden för bostäder i planbestämmelse. Trafikverket förutsätter därför att planområdet i sin helhet planeras och utföras så att riksdagens fastställda riktlinjer för trafikbuller inte överstigs. De nödvändiga åtgärder som kan krävas (bullerskydd) ska bekostas av kommunen och/eller exploitören. Vid exploatering intill citytunnelns spåranslagning bör kommunen/exploitören säkerställa att

Trafikverkets riktvärden för vibrationer inte överstigs. Enligt riktlinjen ska vibrationsnivån för bostäder inte överstiga 0,4mm/s vägd RMS vid fler än fem tillfällen per natt under ett trafikårsmedel. Trafikverket förutsätter även att planområdets utformning beaktar eventuella stomljudd från citytunnelns anläggning. Trafikverket hänvisar här till ett lämpligt riktvärde på 35dBA LmaxF **(3)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Planbestämmelser som reglerar tillskottsspänningar inom servitutet har tagits bort då detta regleras genom servitutet, se synpunkter från och kommentar till Lantmäteriet. Planbestämmelserna har ersatts av en informationsruta på plankartan. En dialog kommer att ske med Trafikverket när byggmetod har bestämts för att säkerställa i det skedet att de maximala tillskottsspänningarna för Citytunnelnservitutet inte överstigs. I planbeskrivningens kap 4.2 informeras om att för de exploaterer som får mark tilldelad inom området för citytunnelns servitut gäller särskilda regler avseende belastning, grävning, schakt m.m. Även grundläggningen kan komma att påverkas.
2. Flytt av ledningar kommer att föregås av dialog med Trafikverket.
3. En utredning vad gäller vibrationer och stomljudd ifrån citytunneln har tagits fram och redogörs för i planbeskrivningen kap 3.2.

Kommunala och regionala organ

Tekniska nämnden, diarienummer SBN-2016-1736-65:

Trafikfrågor

Användningen av begreppen gågata/gångfartsgata/lokalgata i planbeskrivningen måste ses över. Ibland används de och beskrivs felaktigt **(1)**.

Pildammsvägen och Påskliljegatans sektioner redovisas i två etapper; etapp 1 utan spårvagn och etapp 2 med spårvagn. Det behöver förtydligas i planbeskrivningen att syftet med etapp 2 är att visa en möjlig framtid med spårvagn, men att det inte är säkert att det kommer att bli så. (Sektion för Pildammsvägen etapp 1 saknas i planbeskrivningen, men finns på plankartan) **(2)**.

Citytunneln

Under rubriken GÄLLANDE DETALJPLANER OCH OMRÅDESBESTÄMMELSER på s. 4 anges att ”gällande detaljplaner upphör att gälla inom planområdets gränser i samband med att denna detaljplan vinner laga kraft”. Detaljplanerna för citytunneln innehåller bestämmelser för järnvägstrafik, servitutshöjder m.m. som måste arbetas in i denna detaljplan ifall den för citytunneln släcks ut **(3)**.

Under rubriken CITYTUNNELN på s. 20 bör det förtydligas att beräkningarna är utförda med utgångspunkt från de servitutshöjder som anges i servitutet. Då stämmer texten med planbestämmelsen under Utförande på plankartan **(4)**.

Bullerfrågor

I planbeskrivningen på s. 29 samt på plankartan, ska det framgå att överskridandet av maximalnivå vid uteplats kan ske fem ggr i timmen med maximalt 10 dBA och att detta gäller dagtid (06–22). Planbeskrivningen bör också kompletteras med en redogörelse av hur möjligheterna att klara bullerkrav på uteplatser kopplade till bostadsbebyggelse ser ut **(5)**.

Bullersituationen för planområdet bör visas i en utbredningskarta. Det bör också redovisas vilka trafiksiffror som använts i trafikbullerberäkningarna samt vilket prognosår dessa gäller. Då det beslutats att höja hastigheten på Annetorpsvägen till 90 km/h i den nya hastighetsöversynen så kan detta få konsekvenser för planområdet **(6)**.

Planbeskrivningen redogör för behov av bullerskärm mot förskolegård och radhusbebyggelse. För att säkerställa detta bör skärm finnas med som bestämmelse i plankartan **(7)**.

Skyfalls- och dagvattenhantering

Skyfallskarteringen i planbeskrivningen redovisas endast för område utanför planområdet, men det vore mer intressant om karteringen redovisats inom planområdet, i kombination med planförslaget. Det anges i planbeskrivningen att skyfallshanteringen för området föreslås ske på en grönyta i nordost förutsatt att denna ej bebyggs, vilket är alltför vagt. Fastighetskontoret kommer innan granskningskedet att ta fram en dagvattenutredning som bl.a. ska redovisa följande:

Vilka eventuella översvämningsrisker som föreligger för ny bebyggelse, och hur planförslaget hanterar dessa.

Huruvida planförslaget minskar eller ökar översvämningsrisken för befintlig byggnation inom samt utanför planområdet.

Behov av LSS-boende

Då planeringsförutsättningarna för kommunal service kopplat till LSS-boenden förändrats och då behovet av denna funktion ökar i samhället är det viktigt att utreda möjligheterna att anordna LSS-boende. På grund av specifika krav i verksamheten och funktionsprogrammet gäller detta särskilt vid nybyggnation av hyresrätter. Av denna anledning önskas att förutsättningar för att placera gruppboende alternativt serviceboende utreds inom planprocessen **(8)**.

Plankartans utformning

Holma torg

I gällande detaljplan (Dp 5414 Häcksaxen m.fl., laga kraft 2012-07-19) är Holma torg och ”slingan” runt torget planlagda som GÅGATA. Detta för att möjliggöra angöring för leveranser och sophantering, både till verksamheterna på torget och till förskolorna längs slingan. Om användningen ändras till TORG och PARK försvinner dessa möjligheter, vilket innebär negativa konsekvenser för näringsidkares leveranser, andra allmänna transporter, handikapparkering samt polisens tillgänglighet till torget. Det bör därför övervägas att ha kvar planbestämmelsen GÅGATA längs ”slingan” även om torgytan planläggs som TORG.

Om ”slingan” ska vara bilfri krävs att fysiska hinder sätts upp vid Snödroppsgatans vändplan, annars är risken stor att en planändring blir verkningslös. Ytan med benämningen PARK bör då ändras till GC-väg, eftersom det bättre stämmer överens med ytans funktion. Ytan med benämningen BC bör ingå i förskolefastigheten. Annars måste ytan styckas av till en egen fastighet som kommunen ska sälja av, och som inte hänger ihop med en ”riktig” bostadsfastighet **(9)**.

Plangräns i sydväst

Gränsen mellan kvarteret i det sydvästra hörnet och Påskliljegatan måste ses över innan granskningen. Plangränsen följer gränsen för den tidigare detaljplanen som gjordes för badhuset i Hyllie. Gatan är dock inte byggd exakt efter den gränsen, utan en bit söder om den, vilket kan medföra en remsa mellan byggd allmän platsmark och det nya kvarteret som inte byggs ut **(10)**.

Trafikfrågor

Påskliljegatans föreslagna korsning med Pildammsvägen är placerad väldigt nära cirkulationsplatsen vid Inre Ringvägen, vilket medför problem för kollektivtrafiken. På grund av de

stora trafikflödena på Pildammsvägen kommer bussen få svårt att ta sig ut, och det finns en betydande risk för kollisioner mellan bussar och personfordon från cirkulationsplatsen. En lösning kan vara signalreglering av korsningen, men det skulle innebära en betydande risk för trafikstockningar i cirkulationsplatsen som kan sprida sig till Inre Ringvägen och orsaka seriekollisioner. En annan lösning kan vara att bussen kör söderut, ett helvarv i trafikplatsen och sedan norrut, men det skapar också trafiksäkerhetskonflikter i trafikplatsen, förutom att det blir en omväg för bussen.

Utformningen och placeringen av korsningen måste utredas vidare i samråd med gatukontoret innan detaljplanen ställs ut för granskning. Även tillgängligheten till P-huset i sydost är problematisk eftersom de omgivande lokalgatorna ska vara medlöpande från Pildammsvägen. En trafikutredning behövs för att belysa dessa frågor **(11)**.

Plankartan bör kompletteras med utfartsförbud mot Påskliljegatan från parkeringshuset längst i söder **(12)**.

Egenskapsbestämmelser

Några av egenskapsbestämmelserna bör ses över enligt följande:

Bestämmelsen e1 behöver ändras från ”högsta utnyttjandegraden i bruttoarea per fastighet är 60 % ” till ”högsta utnyttjandegraden i byggnadsarea per fastighet är 60 % ”. Den nuvarande formuleringen begränsar radhuslängornas bygg rätt avsevärt **(13)**.

Bestämmelsen om bjälklagshöjd under Utformning bör inte gälla för parkeringshusets bygg rätt. Att bygga med förhöjd bjälklagshöjd ut mot Pildammsvägen försvårar rent byggtkniskt men också funktionsmässigt för parkeringsytorna inuti parkeringshuset. Syftet med förhöjd bjälklagshöjd är att kunna möjliggöra för lokaler eller kontor vid de mer trafikerade gatorna, och det är mer befogat i byggrätterna för bostäder i kvarteren norrut **(14)**.

Bestämmelsen nätstation finns i ett kvarter. Tekniska nämnden förordar att nätstation får uppföras inom varje kvarter på kvartersmark för ökad flexibilitet **(15)**.

Balkong, skärmtak och liknande ska kunna uppföras ovan allmän plats generellt, dock med en minsta höjd om 4,7 meter ovan mark **(16)**.

Bestämmelsen lek bör finnas inom alla kvarter **(17)**.

Angöring till LSS-boendet på fastigheten Grensaxen 2 måste säkerställas med en egenskapsbestämmelse annars är det inte juridiskt bindande att utföra den (illustreras med en kvartersgata på privat mark på illustrationskartan). Det måste också säkerställas att det finns tillräcklig yta för kvartersgatan (på illustrationen är den delvis inritad på PARK-ytan) **(18)**.

Illustrationskarta

Parkeringsfickor bör tas bort ur illustrationen i sin helhet, för att inte ge missvisande information. Antalet och placering av parkeringsfickor utreds senare i detaljprojekteringen. Längs t.ex. Pildammsvägen kommer p-fickor att användas mycket restriktivt för att inte komma i konflikt med kapaciteten för bussen, eftersom busskörfälten ligger i kanten av gatan **(19)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Begreppen har setts över och justerats.*
2. *Sektion för Pildammsvägens etapp 2 och Påskliljegatan etapp 2 har tagits bort från plankartan och planbeskrivningen. Sektion för etapp 1 har lagts till i planbeskrivningen.*
3. *Planbestämmelse gällande järnvägstrafik har lagts till på plankartan.*
4. *Planbeskrivningen har kompletterats enligt önskemål.*
5. *Planbeskrivningen och plankartan har kompletterats enligt önskemål. Planbeskrivningen har också kompletterats med en redogörelse av hur möjligheterna att klara bullerkrav på uteplatser kopplade till bostadsbebyggelse ser ut.*
6. *I planbeskrivning redovisas fasadvärden i en tabell. I bullerutredning "Dp 5546 Bostäder mm i södra Holma reviderad Trafikbullerutredning", Tyréns AB, 2019-11-26 är det möjligt att fördjupa sig i utbredningskartor, trafiksiffror samt prognosår. Bullerutredningen har uppdaterats utifrån beslutet att höja hastigheten på Annetorpsvägen till 90 km/h.*
7. *Beroende på hur radbussen och dess komplementbyggnader placeras kan det vara så att bullerskärm inte är nödvändig längs med fastighetens västra sida. Tyst uteplats kan också glasas in. Plankartan förskriver därför ingen teknisk lösning utan slutligt beslut för hur radbusets uteplats bullerskyddas tas i samband med bygglov och tekniskt samråd när byggaktören tar fram mer detaljerade bullerberäkningar. Plankartan möjliggör att bullerskärm uppförs.*
8. *Möjligheten att uppföra LSS-boende finns inom samtliga byggrätter för bostäder. Planbestämmelse anger att största husdjup för bostäder är 13,5 m, undantaget bl.a. LSS-boende.*
9. *Holma torg är idag planlagt och reglerat som GÅGATA för att möjliggöra transporter till verksamheter på och i anslutning till torget. GÅGATA innebär också att bilplats för personer med funktionsnedsättning kan ordnas inom 25 m från respektive entré. Följande gäller för gågata:*

Du får inte köra ett motordrivet fordon på en gågata annat än för att korsa den. Sådana fordon får dock föras på gågator om det behövs för,

- *varuleveranser till eller från butiker eller motsvarande vid gågatan,*
- *transporter av gods eller boende till eller från adress vid gågatan,*
- *transporter av gäster till eller från hotell eller motsvarande vid gågatan eller*
- *transporter av sjuka eller rörelsehindrade personer till eller från adress vid gågatan.*

Om du har ärende till gågatan gäller:

- *Inte högre hastighet än gångfart,*
- *Förbud att parkera fordon på annan plats än särskilt anordnade parkeringsplatser,*
- *Väjningsplikt för gående samt*
- *Väjningsplikt mot fordon när du kör in på annan gata.*

Eftersom trafikregeln efter införandet av GÅGATA inte efterlevts tillfredsställande har önskemål om att stänga av torget fysiskt med öppningsbara hinder inkommit. Boende, MKB och polis har en upplevelse av att Holma torg är en otrygg plats och till och med en farlig plats för barn att vistas på. Pollare eller liknande lösning på allmän platsmark reglerat som gågata innebär att behöriga personer med motorfordon måste få tillgång till nyckel, vilket kommunen inte kan ansvara för och administrera. Automatiska pollare är heller inte ett bra alternativ när det enligt erfarenheter medför stora kostnader för reparation och drift.

Som ett första steg lyftes ett ärende TN-2017-1893 om att införa motorfordonstrafik förbjuden kvällar och nätter enligt ett önskemål från polismyndigheten och den 29 december 2017 sattes kompletterande vägmärke till gågatan upp med innebörden att motorfordonstrafik är förbjuden kl. 17-07 alla dagar på Holma torg. Förbudet gäller alla motorfordon, undantaget boende på Holma torg 1A samt färdtjänstbilar. Med ändringen kan endast fyra bilplatser på kvarteretsmark nås av behörig trafik dessa tider. Förhoppningen är att åtgärden ska leda till en minskad störande trafik. Under våren kommer en dialog påbörjas med de boende kring Holma torg för att ta del av synpunkter och erfarenheter.

Stadsbyggnadskontoret har efter samrådet beslutat att i aktuell detaljplan inte göra en planändring för Holma torg. Torget kommer precis som i gällande detaljplan vara planlagt som GÅGATA. Ett omfattande utredningsarbete gjordes under samrådsskedet för att kartlägga möjliga alternativ. I samrådet var förslaget att Holma torg skulle planläggas som TORG, vilket skulle innebära att all motorfordonstrafik är förbjuden. Planändringen skulle ge följande effekter:

- Planändringen skulle möjliggöra för fastighets- och gatukontoret att sätta upp pollare för att fysiskt hindra motorfordon att köra upp på torget, då ingen skulle vara behörig att köra in med motorfordon och därför behöva tillgång till nyckel.*
- Leveransfordon till verksamheterna på torget och de två förskolorna skulle hänvisas till vändplatsen öster om torget. Dragvägen, det vill säga det avstånd som leveranser till förskola behöver dras från lastbil till lastintaget på förskolan, skulle bli ca 150 m. Utifrån ett arbetsmiljöperspektiv är 150 m mycket låg standard.*
- Enligt Boverkets Byggregler ska bilplats för personer med funktionsnedsättning ordnas inom 25 m från tillgänglig entré. Planändringen innebär att bilplatsen som i bygglovet för bostadshuset på Holma torg 1a är ordnad i direkt anslutning till Holma torg 1a skulle behöva flyttas ut till vändplatsen ca 30 m från aktuell entré.*
- Ytterligare tre bilplatser som är ordnade på kvarteretsmark vid Holma torg 1a skulle bli obrukbara och behöva ersättas i det nya parkeringshuset.*

Fastighets- och gatukontoret kommer att tillsammans med polisen se över möjligheten att sätta upp en övervakningskamera för att komma tillrätta med olovlig körning på torget. Fastighets- och gatukontoret och stadsbyggnadskontoret kommer också att löpande bevaka hur trafiksituationen utvecklas framöver. En framtida planändring kan bli aktuell i kommande nya detaljplan i anslutning till torget.

- 10. Gränsen för byggrätten har justerats något för att möjliggöra att Hyllievångsvägen kompletteras med cykelbana på gatans västra sida.*
- 11. Tyréns har gjort en trafikutredning (Trafikutredning Holma – kopplingar till Pildammsvägen, Tyréns, 2018-03-02) som studerar vilka konsekvenser en ny koppling mot Pildammsvägen får i området.*
- 12. Plankartan har kompletterats med utfartsförbud mot Påskliljegatan och Pildammsvägen från parkeringshuset i söder.*
- 13. Planbestämmelsen har reviderats enligt önskemål.*
- 14. Planbestämmelsen kvarstår då bottenplan på p-buset är tänkt för en matbutik. En matbutik var tänkt i bottenplan i parkeringshuset i detaljplanen för mellersta Holma, Dp 5588. Då det p-buset har utgått ska istället en matbutik finnas i bottenplan på det aktuella p-buset.*
- 15. Plankartan har reviderats enligt önskemål.*

16. *Balkong, skärmtak och liknande får uppföras inom förgårdsmark vars bredd varierar mellan 1–1,5 m.*
17. *Planbestämmelsen lek har tagits bort inom samtliga kvarter då denna planbestämmelse saknar lagstöd. PBL ställer krav på att tomter som ska bebyggas med bostäder eller lokaler för fritidsbem, förskola, skola eller annan liknande verksamhet ska det på tomten eller i närheten av den finnas tillräckligt stor friyta som är lämplig för lek och utevistelse. Frågan regleras i samband med bygglov.*
18. *Kvartersgatan har gjorts om till en allmän gata för att på så sätt säkerställa angöring till LSS-boendet samt Region Skånes verksamhet.*
19. *Illustrationen har reviderats enligt önskemål.*

Miljönämnden, diarienummer SBN-2016-1736-51:

Markmiljö

Miljönämnden kan konstatera att de markundersökningar som redan utförts visar att det förekommer föroreningar inom detaljplaneområdet som överstiger de generella riktvärdena för bostäder. Hela området som omfattas av planen har dock inte undersökts. Nämndens bedömning är att undersökningarna behöver kompletteras med ytterligare provtagningar för att schaktning och masshantering ska kunna göras på ett miljömässigt korrekt sätt.

Miljönämnden har tidigare (december 2016) granskat den översiktliga miljötekniska markundersökningen som genomförts längs med Pildammsvägen och vars punkter syns i planbeskrivningen på sidan 27. Miljönämnden bemötte då det förslag på schaktning som även presenteras i planbeskrivningen. Vår bedömning är att den provtagning som gjorts inte är tillräcklig för att en schaktning kan genomföras och att det krävs kompletterande provtagning för att schaktning och masshantering ska göras på ett miljömässigt bra sätt.

Miljönämnden har även mottagit en markundersökning som omfattar bostadsområdet som omfattas av detaljplanen, men ännu inte bemött den. Den provtagningen omfattar dock inte hela det område som utgörs av detaljplanen. Örtsaxen 1 och 2 samt del av Häcksaxen ingår i detaljplanen men har inte provtagits i den undersökning som miljönämnden tagit del av. Hela området som omfattas av detaljplanen behöver undersökas för att det ska gå att bedöma om marken är lämpad utifrån människors hälsa och säkerhet enligt PLB 2 kap 5§ 1.

Miljönämndens generella bedömning är att om föroreningar i fyllnadsmassor påträffas är endast översiktlig stickprovtagning inte tillräcklig omfattning utan det krävs samlingsprover för att klassa massorna och kunna ta fram en riskbedömning. Om föroreningar från en utsläppskälla påträffas ska den avgränsas genom kompletterande stickprovet för att utreda hur långt spridningen skett och vilka risker den innebär **(1)**.

Planområdet anses vara normalriskområde för radon. Det krävs därför att byggnationen byggs radon skyddat **(2)**.

Trafikbuller och vibrationer

Trafikbullersituationen är till samrådsskedet noga utrett. Vad som dock saknas är hänsyn till Naturvårdsverkets Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik. Miljönämnden förutsätter att detta bearbetas till granskningskedet.

Citytunnelns sträckning påverkar delar av planområdet. I avsnittet om miljökonsekvenser bör planen därför kompletteras med en utredning av risken för vibrationer och stomljud i nyttillkomna bostäder. Inom kort kommer citytunneln sannolikt att få sina bullervillkor fastställda och planen kan då behöva förhålla sig till dem **(3)**.

Förnybar energi

Den 17 december 2009 antog kommunfullmäktige i Malmö två viktiga dokument -Miljöprogram för Malmö stad och Energistrategi för Malmö. Båda dessa styrdokument anger att hela Malmö år 2030 ska försörjas till 100 % av förnybar energi. Miljöprogrammet fastställer att "för att vi snabbt ska komma framåt i arbetet är det nödvändigt att alla drar åt samma håll samtidigt. Miljöprogrammet ger en gemensam målbild för alla som arbetar med framtidens Malmö, både inom Malmö stads egen organisation och i kommunen som helhet". De höga ambitionerna har bland annat resulterat i Klimatkontrakt för Hyllie, ett kontrakt mellan Malmö stad, Eon och VA Syd som syftar till att utveckla Hyllie till Öresundsregionens klimatsmartaste stadsdel och en global förebild för hållbar stadsutveckling. Föreliggande detaljplan omfattar ett område som ligger i direkt anslutning till klimatkontraktetsområdet och bör, för Malmö stads trovärdighets skull, sträva i samma riktning som detaljplanerna i klimatkontraktetsområdet Hyllie.

Ökad produktion av förnybar energi är en av förutsättningarna för att nå målet. Miljönämnden anser att den fysiska planeringen är ett kraftfullt verktyg som bör användas för att gynna lokal energiproduktion. Plankartan anger att tekniska installationer får finnas i begränsad omfattning. Den formuleringen kan ha en hämmande effekt på installation av till exempel solceller på tak och motverkar i så fall Malmös mål om 100 % förnybar energi 2030. Miljönämnden föreslår att texten på plankartan istället lyder: "Utöver angiven byggnads- eller nockhöjd får tekniska anordningar för lokal energiproduktion uppföras". Byggnaderna närmast Pildammsvägen har ett utmärkt skyltläge och bör tillåtas manifesteras att Malmö menar allvar med sitt engagemang för ett bättre klimat. Planbeskrivningen bör kompletteras med ett resonemang kring hur området kan bidra till den nödvändiga omställningen av energisystemet **(4)**.

Dagvatten och grönska

I planbeskrivningen framgår det att en dagvattenutredning ska göras i planprocessen. Det är positivt med tanke på översvämningarna som delvis drabbade området för några år sedan. På bilden som finns i planbeskrivningen på sidan 21, ser det ut som om dagvatten tenderar att samlas i höjd med det tilltänkta parkeringsgaraget. Miljönämnden välkomnar fortsatt utredning och anser att det inom planområdet med fördel görs plats för fördröjning av dagvatten **(5)**.

Miljönämnden saknar inslag av vegetativa tak i planen. Det bör därför anges i planbeskrivningen att grönska på väggar är att föredra samt vegetation på tak ("Tak bör/ ska uppföras med vegetation") i alla fall när det gäller komplementbyggnader. Vegetativa tak är ett bra komplement till dagvattenhanteringen för området, klimatanpassning, samt stärker ekosystemtjänsterna i Malmö **(6)**.

Det är positivt att marklov krävs för fällande av träd. Men planbestämmelsen borde även innefatta träd på allmän plats och inte bara kvartersmark **(7)**. Miljönämnden välkomnar att

det inom planområdet görs plats för kolonier. Dessa bidrar med både sociala, ekonomiska och ekologiska nyttor till området **(8)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Kompletterande miljöteknisk markutredning har genomförts, se vidare i kap. 3.2 i planbeskrivningen. Planbestämmelse om att startbesked inte får ges för bebyggelse förrän markföreningen avhjälppts har införts på plankartan. I planbeskrivningen redogörs för vilka avhjälpande åtgärder som har bedömts som nödvändiga för att säkerställa markens lämplighet för bebyggelse. Åtgärderna bedöms vara realistiska och genomförbara.*
2. *Information att planområdet ligger inom normalriskområde för radon och att det därför krävs att byggnationen utförs radonskyddat finns i planbeskrivningen under kap. 3.1.*
3. *Bullerutredningen har kompletterats med hänsyn till Naturvårdsverkets Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik samt risken för vibrationer och stömljud för tillkommande bostäder, se kap. 3.2 i planbeskrivningen.*
4. *Stadsbyggnadskontoret delar miljönämndens synpunkt kring att utbyggnaden av detaljplanen bör sträva i samma riktning som detaljplanerna i klimatkontraktområdet Hyllie. Detta är dock inte en fråga som regleras i detaljplan utan något som bör bevakas under genomförandet av detaljplanen.*

Planbestämmelse gällande högsta tillåtna nockhöjd har ändrats i enlighet med miljönämndens önskemål.

5. *Inom planområdet kommer fördröjning av dagvatten ske i det parkstråk som tillkommit i den södra delen av planområdet. Kommunen kan inte ställa krav om fördröjning på kvartersmark. Planområdet ska höjdsättas så att extrem nederbörd leds sex olika områden, se kap. 3.2 i planbeskrivningen.*
6. *Planbeskrivningen syftar till att öka läsbarheten och förståelsen av detaljplanens bestämmelser för alla som ska genomföra planen. Då det inte ställs några krav om vegetation på tak eller väggar på plankartan beskrivs det inte heller i planbeskrivningen. Däremot finns det inget på plankartan som hindrar exploatörer att uppföra byggnader med gröna väggar och tak om de så önskar.*
7. *Stadsbyggnadskontoret har tillsammans med fastighets- och gatukontoret inventerat samtliga träd inom planområdet. Stadsbyggnadskontoret förutsätter att fastighets- och gatukontoret bevakar att de träd som är bevaransvärda och som inte påverkas av planens genomförande kommer skyddas under byggperioden och enbart fällas i fall de blir sjuka eller utgör ett hot mot människor eller bebyggelse.*
8. *Kolonierna är inte reglerade på plankartan utan bara illustrerade på illustrationen i samrådet. Detta är missvisande då det eventuellt inte blir några kolonier där. Kolonierna har därför tagits bort ifrån illustrationen.*

Arbetsmarknads- och socialnämnden, diarienummer SBN-2016-1736-58:

Arbetsmarknad- och socialnämndens arbetsutskott ställer sig i huvudsak positivt till detaljplanen.

Arbetsutskottet ställer sig bakom detaljplanens ambition att binda samman Holma med andra angränsande bostadsområden, utforma ett trafiksäkert område med förmån för cyklister och fotgängare utifrån ett barnperspektiv, uppmuntra markägare och exploatörer att skapa arbetstillfällen under byggprocessen genom att utarbeta social klausur samt att belysa möjligheten att skapa kontorslokaler på bottenplan i byggnaderna.

Arbetsutskottet välkomnar förändringar i detaljplanen för Holma torg från gågatan till park och torg och instämmer med uppfattningen att tidigare utformning skapat otrygghet för boende på Holma.

Arbetsmarknad- och socialnämndens arbetsutskott välkomnar att man i detaljplanen understryker möjligheten för markägare att, tillsammans med exploatörer, utarbeta sociala klausuler. Vidare ställer sig arbetsutskottet positivt till att kommersiella lokaler möjliggörs på bottenplan i de nya byggnaderna, vilket bidrar till både fler arbetstillfällen och ökad trygghet. Holma har med närhet till kollektivtrafik, cykelbanor och vägnät goda möjligheter att utgöra ett område för företag att etablera nya attraktiva arbetsplatser.

Planen beskriver en befintlig gräns mellan Holma och Kulladal och en ambition att bygga samman områdena. Arbetsutskottet ställer sig positiva till tankar om att den fysiska placeringen av förskolan kan utgöra elementen till att främja social integration mellan områdena.

I detaljplanen beskrivs självförvaltningen i Holma som ett positivt inslag för det befintliga området. Arbetsutskottet efterlyser att man i detaljplanen beskriver hur denna typ av boendeengagemang kan uppmuntras i den fysiska utformningen. Denna typ av organisationsformer för boende utgör ett gott exempel på hur man kan förebygga otrygghet och stärka den kollektiva styrkan i bostadsområde **(1)**.

Arbetsmarknads- och socialförvaltningen har deltagit i trygghetsarbetet lokalt på Holma inom ramen för det lokala trygghetsavtalet Trygg Väster. På Holma har aktörerna valt att arbeta under namnet Goda grannar. MKB, Riksbyggen, Fritidsförvaltningen, Arbetsmarknads- och socialförvaltningen, Malmö högskola och polis har utifrån dialog med boende framfört synpunkter som nu beaktats i framtagandet i detaljplanen. Med bakgrund i detta arbete ställer sig förvaltningen bakom förändringen av detaljplanen för Holma torg från gågatan till park och torg. Att ha en hög ambition kring trafiksäkerheten på Holma är en förutsättning för att stärka tilliten och tryggheten i området. Torget utgör en central plats i området vilket gör att det är viktigt att boende upplever platsen som en trygg samlingsplats och genomfartsled för fotgängare och cyklister **(2)**.

Ytterligare positiva inslag, ur en trygghetsaspekt, är utformningen av P-huset. Detaljplanen belyser vikten av god belysning och överblickbarhet samt sociala aspekter genom att planera för lokaler i bottenplan samt möjlighet till aktiviteter inne i p-huset. Arbetsmarknads- och socialförvaltningen menar att förverkligandet av detaljplanen fortsatt bör präglas av dialog och involvering av boende i området.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Stadsbyggnadskontoret delar arbetsmarknads- och socialförvaltningen syn om att självförvaltningen i Holma är ett positivt inslag och att det bör eftersträvas på tillkommande gårdar. Detta är dock inget som regleras i en detaljplan utan något som fastighetsägare själva beslutar om. Det finns inget i den fysiska utformningen av gårdarna som hindrar självförvaltning.*
- 2. Stadsbyggnadskontoret har valt att inte göra en planändring för Holma torg i denna detaljplan. Fastighets- och gatukontoret har inlett fler olika åtgärder för att stävja situationen på torget och vill utvärdera dessa innan det blir aktuellt med en planändring. Se stadsbyggnadskontorets svar till tekniska nämnden punkt nr 9.*

Grundskolenämnden, diarienummer SBN-2016-1736-34:

Grundskolenämnden vill betona att förutom Holmaskolan som är en F-6 grundskola så finns även Kroksbäcksskolan i närheten av planområdet. Bedömningen är att det behov av elevplatser som utbyggnaden med lägenheter skapar kommer uppgå till cirka 150 skolplatser. Detta behov kommer att kunna täckas av befintliga skolplatser inom befintliga och kommande grundskolor.

Det är mot bakgrund av detta som särskild omsorg bör läggas vid planeringen av barriärbrytande insatser som exempelvis sammanhängande gång- och cykelstråk mellan de olika stadsdelarna Holma och Kulladal, Holma-Korsbäck och Hyllie.

Grundskolenämnden ser positivt på förslaget som möjliggör förutsättningar för att möta en växande befolkning och ett steg i att knyta samman Holma med Kulladal för en mer integrerad stad. Detta kan ha positiv inverkan på förutsättningarna för ökad elevintegration och rörelse i relation till skolvalen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Två kopplingar för gång- och cykeltrafikanter finns mellan planområdet och Kulladal. En genom en trafikljusreglerad korsning och en i en planskild tunnel. Längs med Hyllievångsvägen, som kopplar ihop planområdet och Hyllie, finns en separat gång- och cykelväg.

Förskolenämnden, diarienummer SBN-2016-1736-61:

Förskolenämnden ställer sig positiv till att Holma utvecklas och att en förskola om 80 platser inkluderas i planerna. När Holma är färdigutbyggt bedöms behovet av förskoleplatser i området uppgå till 500. Dessa 500 platser är nya och ersätter delvis befintliga platser. Innan arbetet med föreliggande plan fortskrider vill förskolenämnden se en riskanalys av de vattenledningar som löper i området, samt under förskolans föreslagna utemiljö (1).

Även konsekvenser som planen medför för de tre befintliga förskolor som finns i Holma behöver utredas för att säkra dessa verksamheter. Det finns även en del frågetecken kring planområdets struktur, dess bilorienterade fokus och avsaknad av allmänna parker eller andra grönytor.

Yttrande

Föreliggande detaljplan möjliggör en förtätning i Holma genom att marken mellan befintlig bebyggelse och Pildammsvägen samt söder mot Hyllievång tillgängliggörs för byggnation. Planen föreslår cirka 550 lägenheter, varav 300 föreslås vara hyresrätter, radhus, lokaler i bottenplan samt en förskola. Förtätningen innebär också att Holma närmar sig sina närliggande delområdesgrannar, Kulladal och Hyllie.

När planprogrammet för Holma och Kroksbäck togs fram, godkänt av stadsbyggnadsnämnden 2016-11-17, framkom kritik från flera boenden i såväl Holma och Kroksbäck om att de kände sig förbisedda i processen. Hur dialog hanteras i detaljplaneskedet framkommer inte men förskolenämnden hoppas att särskilt den tillkommande förskolan signalerar att barnen och utbildning är viktig i Holma. En ny förskola är redan planerad i den norra delen av Holma, i Kroksbäcksparken. Att det även byggs en ny i den södra delen är viktigt för arbetet med en likvärdig förskola.

Förskolenämnden är positiv till att Holma och Hyllievång närmar sig varandra och att förskolan kan bidra till att mjuka upp sömmarna mellan det gamla och det nya Hyllie. Förskolan föreslås i detaljplanen att dimensioneras för cirka 80 platser. Antalet platser anges i planbeskrivningen utifrån avdelningar, något förskolenämnden vill gå ifrån då det inte är ett

givet sätt att organisera verksamheten. Utifrån föreslagna exploateringsplaner bedöms förskolan kunna täcka det behov av förskoleplatser som förtätningen i sig kan förväntas skapa **(2)**.

Som planbeskrivningen nämner finns i Holma förskolor i lägenheter som på sikt bör avvecklas för att återgå till lägenheter. Även den solitära Fosiedals förskola har en byggnadslivslängd som snart är nådd. Marken som Fosiedals förskola idag står på kommer efter en avveckling att användas till bostäder. Detta sammantaget med att Holma är ett barntätt område gör att det finns ett underskott av platser. Det totala behovet av förskoleplatser i Holma bedöms vara cirka 500 efter planerade utbyggnader enligt planprogrammet. Detta gör att ytterligare minst två nya förskolor behövs i området, vilket också anges i planprogrammet. Sett från dagens läge är det alltså 500 nya platser som behöver tillskapas i Holma då samtliga befintliga platser i kommunal regi är planerade att avvecklas **(3)**.

Strukturen på den föreslagna planen utgår i hög grad från biltrafikens framkomst och hur hastigheter ska begränsas. Det sociala och vardagslivet har hamnat något i skymundan för tekniska lösningar. Det är ingen park eller lekpark planerad på kommunal mark, alla ytor för barn är förlagda till bostädernas gårdar samt till förskolan. Detta är synd då det finns stor potential att en attraktiv målpunkt i området, som en temaplatz eller annan mötesplats skulle kunna bidra till att skapa flöden mellan områden **(4)**.

När det gäller riskanalyser vill förskolenämnden att en särskild konsekvensutredning görs kring de vattenledningar som löper genom området. En av ledningarna har en säkerhetsradie om 11 meter vilket inte faller under en vanlig ledning för vattenförsörjning. Vattenledningen är svår att urskilja i förslaget till detaljplan men antas ligga under större delen av förskoletomten som är märkt med U – markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar. Generellt skulle förskolenämnden uppskatta om den del av detaljplanen som omfattar förskoleverksamhet tydliggjordes. Detaljplanens innehåll läggs till stor del på läsaren att tolka. Finns det till exempel en tanke med att förskoletomten även tillåter bostäder och centrumverksamhet? **(5)** Varför tillåts en nockhöjd på 13,5 meter när det i planbeskrivning står att förskolan ska byggas i två våningar? **(6)** Hur stor är byggrätten i relation till hela tomten? **(7)** Vilket ansvar medför det att ha ett markreservat för allmännyttiga underjordiska ledningar i den omfattning som förskoletomten har? **(8)** Något som däremot är tydligt är att det enligt redovisad solstudie kommer att behövas solskydd av permanent karaktär, detta bör därför således tillåtas även i den prickade marken **(9)**. Den lösning för korttidsparkering som föreslås är inte funktionell eller säker för barn och vårdnadshavare. Avståndet mellan parkeringshus och förskola är minst 100 meter från entré till infart samt innebär att korsa en gata. Barn som dagligen är oskyddade trafikanter i en parkeringshusmiljö ställer höga krav på utformning och koppling till förskolan vilket detta förslag inte kan visa. Korttidsparkering föreslås anordnas i lokalatorna även om de inte kan vikas till förskolan. Parkeringshuset kommer dessutom att vara den främsta målpunkten i området vilket påverkar mängden trafik och trafiksäkerheten **(10)**.

Under avsnittet Trafikkonsekvenser finns flera frågetecken som behöver rätas ut för de befintliga förskoleverksamheterna som finns i Holma. Detaljplanen fastställer en dragväg till samtliga tre befintliga kommunala förskolor på 140 meter när högst tillåtna antal meter är 50. Även om Fosiedals förskola är planerad att flytta till norra delen av Kroksbäcksparken är verksamheten i behov av leveranser så länge verksamheten är i drift. Det finns ingen tidplan för Fosiedals förskola och den ska därför tillsvidare betraktas som befintlig verksamhet. När det gäller den tillfälliga förskolan som omnämns är oklart vilken som avses. Det finns två förskolor i lägenheter, en norr om Holma torg och en söder om, Hyacintens och Snödroppens förskolor. Även dessa två är beroende av varuleveranser och är permanenta till sin karaktär **(11)**.

Slutligen vill förskolenämnden med bestämdhet avfärda att Malmö har några enklaver, det är en olycklig formulering om Holma som återkommer och som bör tas bort **(12)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Vattenledningen kommer att flyttas och utger därmed ingen risk för förskolan.*
2. *Ordet avdelningar har tagits bort ifrån planbeskrivningen.*
3. *Ytterligare förskolor i enlighet med planprogrammet kommer att planläggas i kommande detaljplaner.*
4. *Planområdet ligger i direkt anslutning till Kroksbäcksparken som tillhör en av Malmös största parker och i vilken det finns en temalekplats. I enlighet med planprogrammet kommer det därför inte att tillskapas någon större park eller temalekplats inom planområdet. En mindre park och ett parkstråke har tillkommit i den södra delen av planområdet och planer på att rusta upp Holmastigen i enlighet med planprogrammet finns.*
5. *Detaljplanen är så generell som möjligt för att den ska vara robust och kunna genomföras även om det sker förändringar. Det kan mot förmodan vara så att det inte uppstår något behov av en förskola inom planområdet och då är det möjligt att bygga bostäder eller centrumverksamhet på tomten istället.*
6. *Högre nockhöjd gör det möjligt att bygga bostäder, LSS- bostäder eller andra gruppboende om så önskas. Det gör det också möjligt att bebygga tomten i fem plan om det är bostäder som uppförs och inte förskola. Nockhöjden är bara möjliggörande d.v.s. att det även går bra att enbart bygga förskolan i två plan.*
7. *Tomten är 3212 m² och beräkningen av ytbehovet för förskolan har utgått från nedanstående antaganden gällande funktioner som behöver finnas på tomten:*

$$\text{Fria yta} - 30 \times 80 = 2400 \text{ m}^2$$

$$\text{Huvudbyggnad} - 15 \times 80 = 1200 \text{ m}^2 \text{ (600 m}^2 \text{ i två våningsplan)}$$

$$\text{Cykelplatser, cpl} = 20 \text{ m}^2$$

$$\text{Parkering för rörelsehindrade, PRH} = 25 \text{ m}^2$$

$$\text{Förråd} = 70 \text{ m}^2$$

$$\text{Miljörum} = 15 \text{ m}^2$$

$$2400 \text{ (fria yta)} + 600 \text{ (huvudbyggnad)} + 20 \text{ (cpl)} + 25 \text{ (PRH)} + 70 \text{ (förråd)} + 15 \text{ (miljörum)} \\ = \text{TOTALT behov } 3130 \text{ m}^2$$

8. *Byggrätten är större om den ska nyttjas för något annat ändamål som medges, så som bostäder eller centrumverksamhet. Om den däremot nyttjas för förskola som tänkt kan inte hela byggrätten nyttjas utan huvudbyggnad måste uppföras i två våningsplan med en byggnadsarea (dvs fotavtryck) om 600 m² för att klara riktlinjerna för fria yta.*
9. *Marken ska hållas öppen om ledningsägaren behöver nå ledningen vid behov, dvs inte bebyggas. Vissa byggandskomplement kan prövas lämpliga, exempelvis skärmtak. Dessa får dock inte grundläggas för djupt och ska uppföras på plintar. Större och djupare fundament får inte placeras direkt ovanför ledningarna.*
10. *Solskydd är möjligt att uppföra inom korsmarken och prickmarken.*
11. *De föräldrar som väljer att hämta och lämna i bil följer med barnen in till förskolan och har därför behov av parkering. Parkering ska alltid i första hand ordnas inom fastigheten eller med parkeringsköp/parkeringsavtal. Avsikten är att ordna lättillgänglig och säker korttidsparkering i bottenvåningen av parkeringshuset. Parkering i parkeringshuset innebär att lokalgatan måste*

korsas, men då det görs i sällskap med en förälder bedöms det inte vara en trafiksäkerhetsrisk. Ett avstånd om 100 m är fullt rimligt gångavstånd. Att parkering inte löses i gatan precis vid förskolans entré ger bra förutsättningar för en god trafikmiljö för alla de barn och föräldrar som anländer till fots eller på cykel. Föreslagen lösning går helt i linje med stadens riktlinjer och mål för parkering och trafik.

12. *Holma torg har utgått från plankartan och leveranser kan därmed ske på liknande sätt som de gör i dagsläget.*
13. *Enklaver avser en fysisk struktur. Att Holma inte är kopplat till omgivande bostadsområden utan att det omges av tre större trafikleder vilka man enbart kan korsa trafikseparerat i tunnlar eller broar.*

Fritidsnämnden, diarienummer SBN-2016-1736-60:

Syftet med detaljplanen är att göra det möjligt att bebygga planområdet med 550 lägenheter med lokal i bottenplan, radhus, parkeringshus samt en förskola med 80 förskoleplatser.

Även om inte helhetsperspektivet vad gäller fritid- och idrottsytor är detaljplanefrågor vill fritidsnämnden lyfta denna aspekt. För att skapa en attraktiv stad är det viktigt att människor har tillgång till fritidsaktiviteter. Det är därför viktigt när ett nytt bostadsområde planeras att det finns bra och närliggande anläggningar och ytor för såväl spontan och organiserad idrott som för rekreation och fritid. Det är därför betydelsefullt att även på detaljplane-nivå höja blicken och se till helheten.

I Hyllie ska det finnas möjligheter till fysisk aktivitet och sport och ambitionen är att ha många olika typer av bollplaner spridda i området. De fritidsanläggningar som idag ligger i närheten av södra Hyllie är hårt belastade varför de inte kommer kunna tillgodose behoven hos en större befolkning. I tidigare remissvar har fritidsnämnden understrukit att det utökade behov som hela södra Hyllies utbyggnad kommer att innebära, kräver att idrottsplatser och andra fritidsanläggningar planeras in. Det är också viktigt att inte glömma att se även till behovet av andra typer av föreningslokaler samt fritidsgårdar.

För att uppnå visionen om den täta, gröna funktionsblandade staden anser fritidsnämnden att det är angeläget att hitta innovativa lösningar för samutnyttjande av ytor och lokaler för att använda marken effektivt. Det är också viktigt att samutnyttja lokaler och skolgård med andra verksamheter och aktiviteter så att de inte är tomma och övergivna kvällar och helger. Detta är viktigt inte bara ur ett barnperspektiv utan även ur ett jämställdhetsperspektiv. Ytor för aktiviteter och utemiljö bör därför planeras in redan i detta skede **(1)**.

Planförslaget för Holma torg innebär en ändring från gågata till torg, något som fritidsnämnden ser mycket positivt på. Det är även betydelsefullt att Holmastigen blir parkmark. Dessa förändringar kommer innebära att området blir säkrare och tryggare för boende och besökare **(2)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *I den södra delen av planområdet har det tillkommit en allmän park och ett parkstråk. Inom dessa finns det möjlighet att tillskapa ytor för aktiviteter och utemiljö. Planområdet ligger nära Kroksbäcksparken, vilket ger goda möjligheter till rekreation för de boende.*
2. *Stadsbyggnadskontoret har valt att inte göra en planändring för Holma torg i denna detaljplan. Fastighets- och gatukontoret har inlett fler olika åtgärder för att stänja situationen på torget och vill utvärdera dessa innan det blir aktuellt med en planändring. Se stadsbyggnadskontorets svar till tekniska nämnden punkt nr 9.*

Servicenämnden, diarienummer SBN-2016-1736-62:

Servicenämnden ställer sig positiva till förslag till detaljplan för södra delen av Holmastan men vill lyfta invändningar gällande bland annat bullernivåer och friytan.

Servicenämnden ställer sig bakom detaljplanen men med följande invändningar. P-huset ligger relativt nära den kommande förskolan, vilket kan innebära risk för buller och sämre luftkvalitet.

Det finns även risk för buller från lokalgatan som ligger precis intill den kommande förskolebyggnaden **(1)**. Servicenämnden vill belysa att den yta som är markerad som kryssmark kan komma att påverka riktvärdet på 25–30 m²/barn. Korsmarken försvårar även möjligheten att skapa en annan utformning av förskolebyggnaden, om så skulle önskas **(2)**.

Servicenämnden vill även belysa att det finns risk för konflikter när man bygger förskolor så nära anslutning till radhus **(3)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Beräkningar visar att Malmö stads riktlinje för bullernivån på förskolegård klaras för tänkt placering av förskolan. I den mån förskolan kommer att ha fasader ut mot gatunätet ställs krav på fasaders och fönsters dämpning för att klara riktvärdena för inomhusnivån, 30 dBA ekvivalentnivå respektive 45 dBA maximalnivå. Trafik till parkeringshuset bedöms inte försämra luftkvaliteten på ett sådant sätt att riktvärdena överskrids.*
- 2. Det är möjligt att uppnå riktvärdet 30 m² friyta/barn inom kors- och prickmarken, se svar till förskolenämnden.*
Bebyggelsen ska vara lokaliserad ut mot omgivande gator, dels för att bidra till rumslighet och aktivitet i gaturummet, men också för att skapa en skyddad gårdsmiljö för förskolan.
- 3. Planförslaget innebär en förtätning av mer stadsmässig bebyggelse i Holma. I den täta staden kommer förskolor och andra servicefunktioner ligga närmre bostadsbebyggelse. En viss avskärmande effekt kan uppnås genom en häck eller ett lågt staket.*

VA Syd – vatten och avlopp, diarienummer SBN-2016-1736-57:

Dagvattenutredningen bör vara genomförd före granskning av detaljplanen. I enligt med vad som anges i planprogrammet ska fastighetsägaren eftersträva att fördröja dagvatten så långt som möjligt inom fastigheterna innan avledning sker till ledningssystemet **(1)**.

Vid ombyggnation av Pildammsvägen kan det bli aktuellt att rena trafikdagvatten. I dagvattenstrategi för Malmö Stad anges vid vilken trafikbelastning trafikdagvatten bör renas **(2)**.

Under rubriken Dagvatten finns även en text om skyfallshantering som bör flyttas in under en egen rubrik. Samrådshandlingen ger inga tydliga svar på hur översvämningsrisker inom planområdet ska hanteras. Vid skyfall kommer ledningsnätet vara överbelastat och ytvatten ska kunna avledas på ett säkert sätt mot okänsligare områden, via så kallade sekundära avrinningsvägar. Det behöver göras en förprojektering av området för höjdsättning av kvartermark och allmän platsmark. Det ska även framgå var vattnet ska ledas. Den yta som pekas ut i samrådshandlingen ligger utanför planområdet. Ska denna yta sänkas, vilket anges som en möjlig åtgärd i samrådshandlingen, behöver detta göras innan detaljplanen genomförs. Dagvatten- och skyfallsutredningen kan med fördel genomföras som en gemensam utredning. VA SYD ska ges möjlighet att medverka i detta arbete **(3)**.

Teknisk försörjning, vattenförsörjning och avlopp, sid 21-VA-ledningsnätet kommer att behöva byggas ut inom planområdet. Ledningar ska anläggas i de nya lokalgatorna samt i bostadsgatan för att möjliggöra anslutning av de nya fastigheterna i planområdets östra del. Utbyggnad av va-ledningsnätet för anslutning av planområdets södra fastigheter behöver utredas vidare. Eventuellt kommer ledningar att behöva anläggas i parkmark.

I Snödrottsgatan finns befintliga VA-ledningar. Utformning av den nya gatan bör ske på sådant sätt att befintliga ledningar kan ligga kvar.

VA SYD ska involveras i den förprojektering av allmän platsmark som kommer att genomföras i det fortsatta planarbetet. Parallellt med detta arbete kommer en förprojektering av va-ledningsnätet att genomföras. Utformning och höjdsättning av gator ska ske i samråd med VA SYD. Att anlägga chikaner med trädplantering i lokalgatorna kan försvåra driften av va-ledningsnätet. Avstånd mellan ett träd och en va-ledning ska alltid vara så stort att det går att lägga om ledningen och utföra arbeten på den utan att skada trädet **(4)**.

Det finns två större huvudvattenledningar inom planområdet. Båda dessa ledningar hamnar inom u-område på kvartermark. Ledningarna begränsar möjligheten att nyttja kvartermarken. På grund av ledningarnas storlek kommer VA SYD omgående behöva påbörja sitt insatsarbete vid en vattenläcka. Utformning av kvartermark inom U-området måste därför ske i samråd med VA SYD. Större och djupare fundament får ej placeras direkt ovanför ledningarna **(5)**. Likaså får markens höjd inte ändras här **(6)**.

I samband med byggnation av kvartermark ska säkerhetsåtgärder vidtas för att skydda ledningarna. Detta ska ske i samråd med VA SYD **(7)**.

En av de större vattenledningarna går rakt igenom förskolans utemiljö. Går ledningen sönder kommer det mycket vatten samtidigt som det finns risk för sättningar i marken kring ledningen. Sannolikheten att detta ska inträffa bedöms som liten men konsekvensen av en sådan händelse kan bli stor eftersom det är en yta där små barn kommer att vistas. I det fortsatta planarbetet behöver det utredas om det är lämpligt att förskolan har sin utemiljö i direkt anslutning till ledningen **(8)**.

Fastighetsrättsliga genomförandefrågor, fastighetsbildning, sid 24-Samtliga va-ledningar som hamnar inom kvartermark ska säkras genom servitut eller ledningsrätt. Detta sker i

samband med fastighetsbildningen. När lantmäteriförrättningen ska genomföras ska kontakt tas med VA SYD avseende ledningsrättsansökan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Området ska höjdsättas i enlighet med förprojektering (Berg & Dahl, 2018-03-05) och dagvattnen ska avledas till ledningssystemet. I parkstråket i söder, mellan befintlig och tillkommande bebyggelse, kommer delar av dagvattnet att fördröjas. I övrigt sker ingen fördröjning på allmän platsmark inom planområdet. Kommunen kan inte ställa krav om fördröjning på kvartersmark. Se mer i planbeskrivningen kap. 3.2.
2. Sektionen för Pildammsvägen möjliggör för rening av dagvatten inom flexzonen. Det är dock angeläget att det finns möjlighet för angöring inom flexzonen och eventuella anläggningar för rening av dagvatten ska anpassas till detta.
3. En utredning gällande skyfallsbantering är utförd och redogörs för i planbeskrivningen under egen rubrik, kap 3.2. VA-syd har deltagit i arbetet.
4. VA-syd kommer som ledningsägare att delta under projektering och genomförande av detaljplanen.
5. Planbeskrivningen kap 4.2 har kompletterats med ett stycke kring vad som gäller för den större huvudvattenledningen i planområdets södra del. Huvudvattenledningen i nord-sydlig riktning kommer att flyttas ut i allmän gata.
6. Förprojekteringen har delvis utgått ifrån ledningars läge i plan och höjd och förslag till ny höjdsättning har tagits fram i samråd med VA-syd.
7. Planbeskrivningen kap 4.2 har kompletterats med ett stycke kring vad som gäller vid byggnation vid den större huvudvattenledningen.
8. Vattenledningen ska flyttas till allmän gata och risken föreligger därmed inte längre.

Tillgänglighetsrådgivaren, Malmö stad, diarienummer SBN-2016-1736-52:

Detaljfrågor kring tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga utreds framförallt i bygglovsskedet. Planläggningen ska dock möjliggöra att de krav som ställs på tillgänglighet och användbarhet i bygglovsskedet går att genomföra. Stadsbyggnadskontorets tillgänglighetsrådgivare anser att föreslagen detaljplan bör ta hänsyn till följande aspekter.

Under rubriken Angöring bör det tilläggas att angöring även omfattar persontransport för av- och påstigning samt angöring för färdtjänst och taxi, vilket enligt Boverkets Byggregler (BBR) 3:122 ska kunna ske inom 25 meter från tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus.

Stadsbyggnadskontorets kommentar: Planbeskrivningen kap 2.7 har kompletterats enligt önskemål.

Region Skåne, regionala utvecklingsnämnden, Skånetrafiken, diarienummer SBN-2016-1736-36:

Region Skåne ser positivt på att Malmö stad planerar för förtätning av staden i detta stationsnära- och goda kollektivtrafikläge. Planområdets avstånd till Hyllie station innebär ungefär en kilometers gångavstånd till stationen. Redan i planprogrammet för Holma-Kroksbäck lyfte Region Skåne det ambitiösa arbete staden bedriver där stadsplaneringen är ett

verktyg för att nå en mer integrerad och jämlik stad. Nu aktuell detaljplan innebär ett första viktigt steg i att knyta samman de båda stadsdelarna Holma och Kulladal.

Bostadsutbudet är en viktig utvecklingsfaktor för Skåne. Region Skåne ser positivt på att Malmö stad med detaljplanen möjliggör för ett stort tillskott av bostäder och med ambition om en varierad sammansättning hustyper och upplåtelseformer. Detaljplanen kan därigenom främja en blandad befolkningsstruktur. Med förslag på lokaler i bottenplan, centrumverksamheter utmed gator och med entréer vända mot allmän gata ges förutsättningar för aktiva och trygga gaturum.

Detaljplanen innehåller även plats för en förskola med 80 platser, där Malmö stads friyttekrav för förskola kan uppnås. Region Skåne vill poängtera vikten av att denna friytte verkligen säkerställs. Alltför ofta accepteras en mindre yta för barns utemiljö till fördel för annan exploatering. Men barns behov av utemiljö för bland annat utveckling av motoriska färdigheter ställer krav på tillräckligt stor utemiljö **(1)**.

Detaljplanens ambitioner om att ge förutsättningar för minskande andel bilresor och ökande andel resor med kollektivtrafik, samt gång och cykel är helt i linje med Strategier för Det flerkärniga Skåne och ett led i att kunna stärka tillgängligheten och binda samman Skåne. Det är också led i att uppnå den färdmedelsfördelning som krävs för en hållbar utveckling enligt förslag till Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.

Idag går busslinje 6 rakt igenom hela Holma och igenom detta planområde. Enligt planförslaget flyttas busslinjen ut till Pildammsvägen och därmed behövs även busskörfält och nya hållplatser planeras och byggas. Vidare behövs en ny anslutning från Pildammsvägen till Påskliljegatan för bussens fortsatta väg mot Hyllie station. Region Skåne är positiv till förändringen av linjesträckningen, då den ges en genare sträckning och når ett större omland. Med den nya linjedragningen får även Kulladal öster om Pildammsvägen närhet till linje 6.

Ombyggnaden kommer troligen att ske etappvis. Region Skåne vill betona vikten av hela linjens körväg från Ärtholmsvägen ner till Påskliljegatan planeras och införs på en gång. Däremot kan anslutningar från framförallt den norra delen av Holma dröja tills även den delen av Holma omvandlas **(2)**.

Byggstart kan enligt samrådshandlingarna ske redan hösten 2019, varför staden behöver planera för flytt av busstrafik på hela ovan nämnd sträcka redan till sommaren 2019. Skånetrafiken arbetar långsiktigt med sina tidtabeller och har redan påbörjat planeringen av trafiken till tidtabellskiftet december 2018-december 2019, det vill säga den period då linje 6 behöver flyttas. Det är viktigt att det säkerställs att planeringen av linjens flytt inte innebär någon större störning under längre tid, då just linje 6 är en av de längsta busslinjerna i Malmö. En störning på linje 6 får konsekvenser ända ner till Bunkeflo/Klagshamn och i andra ändan Videdal/Toftanäs **(3)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Förutsättningar för att uppnå andelen friyta per barn finns i detaljplan och säkerställs i bygglovs-skedet.
2. Ändringen av linjens körväg från Ärtholmsvägen ner till Påskliljegatan kommer att planeras och genomföras på en gång.
3. Planerad byggstart för den första byggnaden är 2021 och bussen behöver inte flyttas i samband med detta.

Malmö Museer, diarienummer SBN-2016-1736-43
Inga invändningar.

Övriga remissinstanser

Skanova Access AB, diarienummer SBN-2016-1736-46:

Skanovas teleanläggningar berörs av rubricerat planförslag. Behöver teleanläggningarna flyttas vid genomförandet av detaljplanen förutsätter Skanova att exploitören står för flyttningskostnaderna.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Det framgår av planbeskrivning att exploitören ska stå för kostnaderna vid eventuell flytt av ledningarna.

E.ON. Värme Sverige AB, diarienummer SBN-2016-1736-53:

EVS har fjärrvärmeledning inom planområdet, enligt bifogad skiss.

I samband med genomförandet av detaljplanen finns det risk för att ledningen utsätts för bygglaster som den inte är dimensionerad för.

För att undvika skada på person och egendom är det viktigt att arbete i närheten av ledning utförs enligt EVS grävningsbestämmelser. I bestämmelsen framgår att byggnader eller fasta anordningar får inte placeras närmare än 2 m från fjärrvärme-fjärrkylaledningar. EVS förutsätter att exploitören skaffar sig kunskap om dessa bestämmelser i god tid innan arbete påbörjas.

I samband med fortsatt markprojektering bör behovet av ledningarna för fjärrvärme, utredas. Om ledningarna måste flyttas och läggas om vill EVS att samarbetet kring detta görs minst 6 månader innan arbete påbörjas, och att alla kostnader bekostas av exploitören.

Med hänsyn till ovanstående synpunkter ställer sig EVS positiva till denna detaljplan, och att kunna förse den nya bebyggelsen med vår fjärrvärme samt i samarbete hitta hållbara och klimatsmarta lösningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Det framgår av planbeskrivning att fjärrvärmeledningen kan kräva förstärkningsåtgärder där ledningen hamnar under hårdjord yta med trafikbelastning. Det framgår också att exploitören ska stå för kostnaderna vid eventuell flytt av ledningarna.

E.ON. Energidistribution AB, diarienummer SBN-2016-1736-42:

Vi har inom planområdet befintliga elledningar enligt bifogad karta. Om någon av våra befintliga ledningar måste flyttas eller ändras till följd av planläggningen eller plangenomförandet skall, enligt vår mening, den part som förorsakar flytten eller ändringen betala samtliga kostnader för åtgärden. Detta ansvar framgår av planhandlingarna.

En av de befintliga elledningarna är en 130 k V kabel som ingår i det regionnät som på övergripande nivå försörjer Malmö med el. En skada på denna ledning kan slå ut hela Malmös elförsörjning. Ledningen kan även förorsaka mycket allvarliga personskador om ledningen hanteras felaktigt. Normalt gäller handschakt vid markarbete mindre än 3 meter från ledningen. E.ON måste även ha en person på plats som bevakar arbetet. Eventuellt måste 130 k V kabeln göras spänningslös vid arbete nära ledningen.

Den befintliga 130 kV kabeln ligger till största delen inom ett u-område. På en ca 30 meter lång sträcka, i det sydöstra hörnet av planområdet, ligger ledningen dock inom kvartersmark avsett för parkering, centrum och bostäder. Om den föreslagna byggrätten utnyttjas fullt ut måste ledningen flyttas på detta avsnitt. Samtidigt är den illustrerade byggnaden på illustrationsplanen mindre än byggrätten på plankartan. Eftersom ledningen både är dyr och komplicerad att flytta föreslår vi att byggrättens utbredning justeras något så att den befintliga ledningen kan ligga kvar i hela sin sträckning inom planområdet **(1)**.

För att kunna försörja planområdet med el behövs en ny nätstation. En befintlig nätstation utanför planområdet behöver också kompletteras för att kunna försörja en del av planområdet med el. Det beräknade antalet nätstationer för att kunna försörja planområdet med el bygger på de byggrätter planen medger, bland annat redovisas i planhandlingarna att det är möjligt att bygga ca 550 lägenheter, parkeringshus samt en förskola med 80 förskoleplatser. Antagande om enhetlig effektförbrukning per lägenhet ligger också till grund för det beräknade antalet nätstationer.

Planförslaget föreslår en byggrätt för en nätstation inom ett område som sett ur vår synvinkel är lämpligt. En exakt placering av nätstationen behöver dock bestämmas. Vi har inget emot att detta bestäms i samband med byggnation i området **(2)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Byggrätten för parkeringshusets utbredning har justerats något så att den befintliga ledningen kan ligga kvar i hela sin befintliga sträckning.*
2. *Plankartan har uppdaterats så att det nu är möjligt att uppföra elnätstation inom all kryssmark.*

Hyresgästföreningen, diarienummer SBN-2016-1736-44:

Förtätning kan innebära olika konsekvenser beroende på hur förtätningen sker, vilket område som förtätas och vilket syfte förtätningen har. Vid förtätning i städer bör flertal aspekter tas i åtanke för att skapa attraktiva och hållbara städer som både gynnar stadens miljö, ekonomi och invånare. Stadsförtätning är den planeringsstrategi som borde eftersträvas för att skapa en hållbar stadsutveckling men frågan är inte om städerna ska förtätas utan hur de ska förtätas.

Byggnation i befintlig bebyggelse kräver tät och rättvis dialog med berörda. Syftet är inte minst för att få en snabb och effektiv planprocess. Särskilt viktigt är det att nå de boende som inte så ofta kommer till tals, barn, ungdomar och äldre. Dialogens syfte är att få in synpunkter och lokal kunskap men kan inte ge hela svaret på hur det är bäst att bygga. Här finns en viktig uppgift för forskare, arkitekter, byggare och andra experter att tänka långsiktigt hållbart och på framtidens stadsliv.

Berörda i närhet till planområdet kommer att påverkas vid en byggnation. Därför är det av största vikt att möjliggöra och sträva efter deras delaktighet i kommande processer. Detta är ett sätt att stärka den lokala demokratin. Ett sätt för boende att få inflytande i utvecklingen i deras bostadsområden och dess närhet samt att de känner att deras tankar och idéer blir lyssnade på **(1)**.

Nuvarande planuppdrag är att utveckla ny blandad stadsbebyggelse. Genom att bygga förskola, radhus och minst 300 hyresrätter anser vi att kommunen redan har tagit initiativ inom området och att allting är redan väl konstruerat. Det är positivt om de initiala planerna, om att upplåta 300 av de nya lägenheterna som hyresrätter, håller fast till slutet.

Vi välkomnar utredningen om att minska belastningen av dagvatten på ledningssystemet.

Mot bakgrund i den kriminalitet som präglar Malmö stad, en positiv trend torde vara att under kapitlet Samhällskonsekvenser inkludera även konsekvensanalys för kriminalitetsförebyggande åtgärder redan i denna etapp (2).

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Ett samrådsmöte har genomförts, se längre ner under rubrik Samrådsmöte. Ytterligare en möjlighet att framföra synpunkter på planförslaget kommer att ges under detaljplanens granskning och stadsbyggnadskontoret uppmantrar exploatörer att kontinuerligt ha en dialog med berörda.*
2. *Detaljplanen föreslår inte kriminalitetsförebyggande åtgärder och en konsekvensanalys i förhållande till det är därmed inte aktuellt. Syftet med detaljplanen är bygga samman Holma med resten av staden och att det ska bli en större blandning vad gäller boendetyper och upplåtelseformer i Holma. Blandningen leder förhoppningsvis till en mer varierad befolkningssammansättning vilket eventuellt kan ha positiv inverkan på kriminaliteten i området. Kriminalitet är dock ett större samhällsproblem och en fråga för polisen.*

E.ON Gas AB, diarienummer SBN-2016-1736-45:

Inga invändningar.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

MKB Fastighets AB, diarienummer SBN-2016-1736-48:

MKB har under arbetes gång med detaljplanen för Holma södra framfört synpunkter som delvis tillgodosetts. Bland de synpunkter som kvarstår finns några av särskild vikt som MKB igen vill understryka i följande yttrande. Om dessa synpunkter inte tillgodoses bedömer MKB att en kommande exploatering av MKB:s del i Holma kan försvåras eller omöjliggöras.

Buller vid befintliga flerfamiljshus

Byggnation av ny bilväg och införandet av personbilstrafik intill MKB:s två flerfamiljshus i gränsen mot planområdet innebär att vägtrafikbullret ökar markant för de bostäderna. Åtgärden är att betrakta som en väsentlig ombyggnad av infrastruktur. Enligt rapport "DP 5546 Bostäder m i södra Holma, Trafikbullerutredning, Tyréns 2017-08-16 ökar den ekvivalenta ljudnivån från spannet 50–55 dB(A) till spannet 55–60 dB(A) för södra bostadshuset och till 60–65 dB(A) för det norra bostadshuset.

Maxnivåerna kommer att stiga från dagens maximalnivå på 55-60 dB(A) till 70-85 dB(A) år 2040. Det är en markant ökning som kommer att uppfattas negativt av våra boende. För den befintliga bebyggelsen är riktvärdet 55dB(A) som gäller och det överskrids vida. MKB kan konstatera att det inte är möjligt att uppföra de önskade uteplatserna i öster och klara gällande riktvärden för buller vid uteplats.

I slutsatsen på bullerutredningen står " Den planerade förändringen i gatunätet medför att det ställs högre krav på bullernivåer vid fasad vid den befintliga bebyggelsen än för den planerade bebyggelsen. Detta innebär att det kommer att krävas åtgärder för den befintliga bebyggelsen med fasader mot öster, mot den nya gårdsgatan/kvartersgatan för att åtminstone säkra inomhusnivåerna. "Vilka åtgärder som staden tänker vidta för att klara den nya bullersituationen framgår inte av planbeskrivningen och måste förtydligas till granskningen. Ansvaret för flytt av vägen och den nyuppkomna bullersituationen ligger helt och hållet på väghållaren, kommunen, som därmed även förväntas bekosta de åtgärder som krävs (1).

Parkering

Förslaget är baserat på att det byggs ett parkeringshus i fem våningar byggt med en träkonstruktion. MKB har flera synpunkter på förslaget.

MKB kommer med hänsyn till brandrisken inte att uppföra en träkonstruktionslösning. MKB menar också att andra lägen för parkeringshus måste studeras och diskuteras. Ytan som i planförslaget är avsatt för parkering kommer inte att räcka till **(2)**.

Bilpool och cykelpool ska inrymmas i första våningen av parkeringshuset och det tar också plats. Samtidigt kan sägas att parkeringsnormen för befintligt bestånd bör sänkas då den i förslaget är likställd med dagens bilinnehav och prognosen för framtiden är ett minskat bilinnehav på grund av att mobilitetslösningar som bilpool och cykelpool kommer närmre befintligt bestånd.

Ökat avstånd och ökad kostnad för parkeringen torde också minska bilinnehavet i området. Ett antagande med lägre resande med bil i framtiden för redan boende i området stämmer också med bilagan "Hållbart resande i Holma och Kroksbäck" till planprogrammet. Ett lägre resande med bil leder till antagandet att det innebär ett lägre bilinnehav än idag och att parkeringsnormen för befintligt bestånd kan sänkas **(3)**.

Kvarteren i söder

MKB har tre större synpunkter på förslaget gällande kvarteren i söder. Förslaget tillgodoser inte behovet av allmänna gator, vilket riskerar att få stora konsekvenser för befintlig verksamhet. Förslaget innebär en begränsning till maximalt fem våningar, vilket MKB bedömer kan leda till en exploateringsgrad som inte ger täckning för projektets exploateringskostnader. MKB bedömer också att bevarandebestämmelserna bör ses över de försvårar byggnationen.

I söder behövs allmänna gator som visat i "PP 6045 Planprogram för Holma och Kroksbäck i Hyllie i Malmö, antaget 2016-11-17" samt angöring till region Skånes lokaler samt till LSS-boendet. Gatorna används idag för angöring av färdtjänst, ambulans, sjukresor, handräckning och leveranser av mat och material till och från regionens lokaler samt för sophantering och det behovet är oförändrat. Gatorna behöver vara allmänna och inte kvartersgator då trafiken inte endast är av lokal karaktär. Konsekvenserna av förslagna förändringar riskerar att bli stora för de samhällsverksamheter som berörs. Även LSS-boendet har idag angöring för varuleveranser och transporter i anslutning till byggnaden.

Koloniområdet Hyllierankan i väster angörs längs Sörbäcksgången idag enligt föreskrift 2010-06-30 där Sörbäcksgången anges vara gågata. I samband med att detaljplanen nu görs om bör detta säkras med allmän gågata enligt beslutet, förslaget är det dock det motsatta och ingen angöring säkerställs. Angöringen till Hyllierankan finns även med planprogrammet som antogs för mindre än ett år sedan **(4)**.

Byggnaderna i söder bör tillåtas vara 6 våningar då de möter bebyggelsen i Hyllie och ett stort landskapsrum vid kolonilotterna. Avståndet till befintliga bostäder är så pass långt på grund av ledningsstråket att det fungerar väl. I planprogrammet anges ett spann på 4–6 våningar i flera delar av planområdet och i förslaget är maxhöjden 5 våningar. I söder mot Hyllie bör byggnadshöjden 6 våningar medges, en allt för låg exploateringsgrad kan medföra att projektet inte kan genomföras då exploateringskostnader inte kommer att få täckning i projektet om inte 6 våningar tillåts i större utsträckning. Det är viktigt med en god totalekonomi i projektet, något som MKB påtatalade redan i planprogrammet **(5)**. Träden som föreslås bevaras ligger nära planerad bebyggelse och kan vara svåra att behålla vid rivning av parkeringsdäcket och nyproduktion. Bevarandebestämmelserna bör ses över då byggnation försvåras **(6)**.

Holma torg

Förslaget innebär kraftigt försämrade möjligheter för handel och därmed för en levande och trygg stadsdel. Det är av stor vikt att förslaget här omarbetas.

MKB föreslår en lösning som bedöms fungera bättre för befintliga bostäder och verksamheterna vid torget, se bild. Stadsbyggnadskontorets förslag innebär att dagens handikapparkering vid Riksbyggens bostäder inte kan angöras, att angöring för leveranser till verksamheterna på torget förbjuds samt att sophantering till befintligt bestånd försvåras. Med MKB:s förslag med kvartersmark vid torget kan handikapparkeringen ligga kvar till Riksbyggen och i anslutning till torgets östra sida kan MKB uppföra ett fysiskt hinder vid torget som kan öppnas efter överenskommelse. Angöringen till torget för behörig trafik styrs av MKB som har kontor på plats och angöringen till verksamheterna kan kontrolleras till dagtid på vardagar så att företagen kan få sina leveranser.

Den obehöriga trafiken hindras därmed fysiskt från att köra in på torget. Det är av stor vikt för företagen på torget att de får köra fram leveranser till sin verksamhet då det är svårt att gå ifrån och ta emot varor. Det är också en arbetsmiljöfråga för näringsidkarna.

Staden önskar en levande stadsdel med lokaler i ett område med mycket dåliga förutsättningar för handel, enligt "Handelsutredning Holmastan" Platspilot, augusti 2017. Att då samtidigt försämrade förutsättningarna för att bedriva verksamhet i lokalerna är inte acceptabelt då det med stor sannolikhet leder till tomma lokaler. Tomma lokaler bidrar inte till trygghet i området och kostnaden för icke uthyrda lokaler kommer att belasta de boende. En outhyrd lokal skulle innebära en månatlig ökning av hyran om ca 318 kr för en lgh på 3rok om 74 m².

Även sophantering för befintligt bestånd kan klaras då soptransporterna får köra på kvartersmark och den lösningen stämmer med "PP 6045 Planprogram för Holma och Kroksbäck i Hyllie i Malmö, antaget 2016-11-17", där MKB:s sophantering var huvudskälet till att man föreslog begränsad trafik i området, se bild ovan.

Gång och cykelstråk ligger kvar enligt stadsatlas och huvudcykelstråket säkras **(7)**.

Sophantering

MKB Fastighets AB har under ett flertal år försökt hitta en långsiktigt hållbar lösning för sophantering inom bostadsområdet Holma. I BBR och allmänna råd anges att avståndet mellan entré och utrymme för avfall inte bör överstiga 50 meter och detta bör då eftersträvas också för befintlig bebyggelse. Vi önskar därför i detaljplanen skapa en långsiktigt hållbar lösning för sophantering inom det befintliga området.

Den stora utmaningen är att området idag inte är tillgängligt för fordonstrafik. MKB Fastighets AB anser därför att det är ytterst viktigt att det öppnas upp för möjlighet att få tillgänglighet till området för nyttotrafik såsom sopbilar, utryckningsfordon, färdtjänst m.fl.

En fortsatt diskussion och en lösning måste tas fram under det fortsatta samarbetet med detaljplanen **(8)**.

Kvarteret vid Snödroppsgatan/Holma torg

Handelsutredningen "Handelsutredning Holmastan" Platspilot, augusti 2017, visar att det är ett svårt läge för kommersiella lokaler längs Snödroppsgatan. Planbestämmelsen med 50 % handel är för exakt och MKB vill att den görs mer flexibel. Tomma lokaler skapar snarare otrygghet och ger ett negativt intryck. Outhyrda lokaler innebär en månatlig ökning av hyran om ca 318 kr för en lägenhet på 3rok om 74 m² **(9)**.

MKB undersöker flera olika alternativ för kvarteret och vill ha en så flexibel plan som möjligt vid Snödroppsgatan. Möjlighet till centrumverksamhet i bottenvåningen på hela kvarteret är en möjlighet, parkering i hela byggnaden är en annan utöver det alternativ med bostäder. En planbestämmelse med 6 våningar med BCP i hela kvarteret, utan begränsning på utbredningen, ger bäst möjlighet att hitta en hållbar lösning för kvarteret **(10)**.

Sammanfattningsvis

I remissen till ÖP beskrivs vikten av en gemensam färdriktning framhålls och det påpekas att byggherrar och fastighetsägare måste medverka i tidiga skeden i alla slags planeringsprocesser. MKB ställer sig mycket positiva till ett sådant arbetssätt och vill gärna medverka att utarbeta rutiner för hur samarbetet kan genomföras.

Framtagandet av samrådshandlingen för Holma södra där fastighetskontoret, inte MKB, är beställare är tyvärr ett exempel där behovet av en tydlig gemensam arbetsprocess inte uppfyllts. Trots goda intentioner från alla parter innehåller förslaget brister som gör att MKB inte kan garantera att det är möjligt med en framtida exploatering av området utifrån planförslaget.

MKB har i yttrandet pekat på några frågor som vi ser som särskilt viktiga för att en exploatering ska möjliggöras och också föreslagit lösningar på de utmaningar som identifierats. Vår förhoppning är att förslaget kan omarbetas så att bättre förutsättningar för exploatering skapas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *I rapporten ” DP 5546 Bostäder i södra Holma, Trafikbullerutredning, Tyréns 2017-08-16” bedömdes att ombyggnad av lokalgatan i nord/sydlig riktning mellan befintlig och planerad bebyggelse skulle utgöra väsentlig ombyggnad. Detta då några trafikeringsuppgifter för bussgatan inte ingick i det underlag som erhållits för nuläget. Bussgatan som idag har 100% tung trafik saknades i beräkningen för dagsläget. I den uppdatering som Tyréns tagit fram till granskningshandlingen har uppgifterna för bussgatan tagits med och bedömningen har gjorts att ombyggnaden av gatan inte är att anse som väsentlig.*

För befintlig bebyggelse utan väsentlig ombyggnad av infrastruktur anger infrastrukturpropositionen åtgärdsnivån 65 dBA ekvivalentnivå vid fasad för övervägande av bullerdämpande åtgärder. Malmö stad anger i sitt åtgärdsprogram mot buller för perioden 2014–2018 åtgärdsnivån 61 dBA ekvivalentnivå vid fasad och 31 dBA inomhus för fönsteråtgärder.

För den befintliga bebyggelsen innebär de planerade utbyggnaderna och förändringarna av gatunätet i Södra Holma att bullersituationen vid den befintliga bebyggelsen med fasader mot den nya gårdsgatan/kvartersgatan blir sämre än idag. Man klarar dock åtgärdsnivån 61 dBA ekvivalentnivå vid fasad enligt åtgärdsprogrammet. I vilken mån man även klarar åtgärdsnivån för inomhusnivån, 31 dBA, är okänt.

Eventuellt kan det krävas fasad- och fönsteråtgärder för att klara åtgärdsnivån för inomhusnivåerna, 31 dBA. Genom besiktning eller mätningar kan statusen på befintliga väggar och fönster för de aktuella fastigheterna bestämmas. Baserat på resultaten bedöms eventuellt behov av kompletterande åtgärder som montering av tilläggsrutor, byte av fönster och ventiler mm. Målet för åtgärderna är att klara 31 dBA ekvivalentnivå inomhus. Väghållaren är ekonomiskt ansvarig för eventuella åtgärder.

2. *Andra åtgärder som kan bli aktuella är att gatan utformas och regleras så att den så långt som möjligt endast trafikerats av ”behörig” trafik och att mängden genomfartstrafik begränsas eller rentav förbjuds. Att tung trafik förbjuds på gatan nattetid. Fråga kommer att bedömas och följas upp i och med genomförandet av detaljplanen.*

3. Ny yta för parkering har tillkommit i den utökade delen av planområdet.
4. Bilinnehavet för de befintliga bostäderna ska baseras på bilinnehavsstatistik för hela Holma för att få en hög statistisk tillförlitlighet. Det befintliga bilinnehavet för hela Holma som medel motsvarar en norm om 0.58 +0.1 bpl/lgh. Med flera MM- åtgärder såsom cykelpool och ny förbättrad och säker cykelparkering även för de befintliga bostäderna, kan normen dock reduceras ner till 0.4+0.1 bpl/lgh.
5. Gatan har ändrats till allmän platsmark i enlighet med MKB:s önskemål. Sörbäcksgången kommer inte att göras om till allmän gata i denna detaljplan.
6. Bebyggelsen i södra Holma består främst av byggnader i tre plan. Den låga bebyggelsen medför en mänsklig och trivsamt skala till skillnad från bebyggelsen i norra och östra Holma som likt mycket annan bebyggelse som uppfördes under miljonprogrammet är storskalig och monoton. Den storskaliga och monotona bebyggelsen kan skapa otrivsamma och kala miljöer med låga vistelsevärden. Stadsbyggnadskontoret anser att det är viktigt att slå vakt om den trivsamma och mänskliga skala som finns i södra Holma och inte upprepa misstagen ifrån miljonprogramstiden genom att planera in ytterligare storskaliga lameller i södra Holma. I ett första skede ville stadsbyggnadskontoret att bebyggelsen längs med Påskkiljegatan skulle vara i fyra plan för att förhålla sig på ett bra sätt till trevåningsbusen. Efter diskussion med MKB enades vi om bebyggelse i fem plan.
7. Andelen träd som skyddas med en bevarandebestämmelse har minskats från nio till två. De två träden ligger så pass långt ifrån byggrätt att stadsbyggnadskontoret bedömer att det inte avsevärt försvårar eller fördyrar byggprocessen.
8. Stadsbyggnadskontoret har valt att inte göra en planändring för Holma torg i denna detaljplan. Fastighets- och gatukontoret har inlett fler olika åtgärder för att stävja situationen på torget och vill utvärdera dessa innan det blir aktuellt med en planändring. Se stadsbyggnadskontorets svar till tekniska nämnden punkt nr 9.
9. MKB lyfte frågan om att möjliggöra för avfallsbilen att köra in i befintliga Holma till stadsbyggnadskontoret i mitten av 2017. Ett möte anordnades och i samband med detta bestämdes att stadsbyggnadskontoret skulle ta fram en utredning i frågan. Slutsatsen ifrån utredningen är att det inte är lämpligt att möjliggöra för avfallsbilen i området via Holmastigen. En omreglering av Holmastigen till gågata, skulle innebära att trafiksäkerheten och tryggheten i området minskar. Det gäller framförallt för barnen. Detta är av extra stor vikt då Holmastigen är områdets huvudstråk som används frekvent av invånarna när de ska till skola, förskola och handel. Risken att gågatan används av obehörig motorfordonstrafik bedöms som stor. Holmastigen är ett huvudcykelstråk och en viktig cykelväg i ett större övergripande stråk från Hyllie till centrum. Cykeltrafiken kommer att öka kraftigt de närmsta åren. En omreglering till gågata skulle påverka framkomligheten och kapaciteten för cyklister negativt. Beslutet är förankrat internt i Malmö stad.
10. En diskussion kring denna fråga har tagits med MKB efter samrådet och vi har enats att den kvarstår vid 50%.
11. Befintligt parkeringsdäck ska bevaras och istället kläs med bebyggelse. Byggrättens djup begränsas av ledningar i Snödroppsgatan som ska ligga kvar. Djupet kan därför inte överstiga 12 m.

BRF Guldspiran, diarienummer SBN-2016-1736-56:

BRF Guldspiran har fått respit att svara senast 2017-11-20. Föreningen har fått ta del av samrådshandlingen väldigt sent. Föreningen är en självständig Bostadsrättsförening med Riksbyggen som förvaltare. Föreningen önskar att handlingar/dokument fortsättningsvis skickas till Styrelsen för BRF Guldspiran, Holma Torg 1B, 21527 Malmö (1). Föreningen är

nybyggd med första inflyttning i december 2015 och är en liten förening med endast 21 lägenheter, 2 lokaler samt 4 parkeringsplatser varav 1 är en handikappsplats.

BRF Guldspiran har en positiv inställning till planförslaget och välkomnar förändringarna.

Det finns dock även en del negativa förslag i planprogrammet. Även om det inte direkt påverkar BRF Guldspiran menar vi att den nya förskolans placering är olycklig så nära trafiken. Det vore bättre att placera förskolan nära parken. På så sätt får barnen bättre tillgång till grönområdet samt äventyrslekplatsen **(2)**.

Föreningen anser även att det vore fel att sänka parkeringsnormen till endast 0,6 bilplatser per hushåll. Så drastiskt sänks inte ens parkeringsnormen i andra nybyggda områden i Malmö trots intentionerna att minska bilanvändandet **(3)**. Cykelplatser finns idag inte i tillräcklig omfattning och bilpooler är ett förhållandevis dyrt sätt att hålla bil. Den genomsnittliga inkomsten i Holma är betydligt lägre än i andra områden i Malmö. Malmö har också problem med så kallade "målvaktsbilar". Detta problem är påtagligt i Holma. Problem har uppstått med otillåten bilkörning på Holma Torg trots reglering som gågata. Planprogrammets lösning av problemet att reglera dels som torg och dels som park anser föreningen inte vara tillfyllest. Även BRF Guldspiran ser fram emot ett bilfritt torg. Vi ser det däremot som negativt att de näringsidkare som idag har lokaler på torget fortsättningsvis inte skall kunna komma till för leveranser. Det försvårar för näringsidkarna, i synnerhet under vinterhalvåret. Vi ser därför gärna en lösning där all biltrafik är förbjuden på torget med undantag av näringsidkarna och de boenden som idag har parkeringsplatser som behöver nås.

Direkt påverkad blir BRF Guldspiran i den del av planförslaget som reglerar att föreningens parkeringsplatser ej längre skall kunna nås. Detta motsätter sig BRF Guldspiran bestämt. Att inte kunna nå våra parkeringsplatser skulle, förutom olägenheten för berörda medlemmar och i synnerhet medlemmen med handikappsplats, innebära ett intäktsbortfall för föreningen. Vi är en liten bostadsrättsförening som är beroende av alla intäkter som vi idag har. Intäkten är även reglerad i föreningens ekonomiska plan. BRF Guldspiran kräver därför i första hand att tillgången till föreningens 4 bilplatser även fortsättningsvis tillgodoses och i andra hand att föreningen tilldelas 4 nya parkeringsplatser nära till föreningens hus och som föreningen kan hyra ut. Skulle detta krav ej tillgodoses kräver BRF

Guldspiran kompensation för det intäktsbortfall som föreningen i så fall lider. En sådan kompensation skulle ev. även kunna innefatta byggande av cykelskjul för föreningens medlemmar. BRF Guldspiran välkomnar en dialog innan beslut tas **(4)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Planhandlingar kommer fortsättningsvis skickas till önskad adress.*
- 2. Förskolan har placerats på ett centralt läge inom planområdet för att så många som möjligt ska ha nära till förskolan. Förskolebyggnaden är lokaliserad ut mot gatan vilket skapar en skyddad och tyst innegård. Kroksbäcksparken ligger nära förskolan och tanken är att förskolan på ett enkelt sätt ska kunna ta sig till parken på omgivande gator.*
- 3. En parkeringsnorm på 0,6 är förhållandevis vanlig vid nybyggnation i Malmö, den kräver dock mobilitetsåtgärder såsom attraktiv cykelparkering, bilpool osv. Det faktiska bilinnehavet i Holma är 0,58 bilar/hushåll så stadsbyggnadskontoret bedömer att en sänkning av p-normen till 0,6 är rimlig med tanke på närheten till Hyllie station och att exploatörerna avser att arbeta med mobilitetsåtgärder. Cykelparkering ska anordnas på de tillkommande bostadsgårdarna i enlighet med p-normen.*
- 4. Stadsbyggnadskontoret har valt att inte göra en planändring för Holma torg i denna detaljplan. Det innebär att bostadsrättsföreningen fortsatt når sina parkeringsplatser på samma sätt som idag. Fastighets- och gatukontoret har inlett fler olika åtgärder för att stänja situationen på torget och*

vill utvärdera dessa innan det blir aktuellt med en planändring. Se stadsbyggnadskontorets svar till tekniska nämnden punkt nr 9.

Övriga, ej sakägare

Riksbyggen Bostadsrättsförening Malmöhus nr 24, diarienummer SBN-2016-1736-35:

Riksbyggen Bostadsrättsförening Malmöhus nr 24 (nedan RB 24) är en stor och aktiv bostadsrättsförening med 540 lägenheter i 15 bostadsfastigheter och två parkeringsgarage. Tomtarean är 52 290 m² och bostadsarea är 39 134 m². Föreningen byggdes 1972–1973 och kallas i folkmun för Fosiedal.

RB 24 har i samrådsprocessen inte behandlats som sakägare. Vi vill gärna uppfatta detta som ett mänskligt misstag i Stadsbyggnadskontorets detaljplanearbete. Vi förväntar oss korrigering av detta misstag som närmare motiveras nedan. Vi förväntar oss samtidigt att bli behandlade som sakägare i den fortsatta planeringsprocessen för förtätningsbebyggelse i området Holma och Fosiedal **(1)**.

Övergripande är RB 24 positiv till den planerade bebyggelsen med lägenheter och andra lokaler i södra Holma. En mycket viktig, eller rättare sagt avgörande, faktor i planen är dock kollektivtrafiken och vi är synnerligen kritiska till den planerade utflyttningen från bussgatan till Pildammsvägen - en sträcka på närmare 200 meter. Den minskade tillgängligheten till kollektivtrafiken drabbar naturligtvis i första hand boende och besökande i södra Holma.

Hur blir det då med kollektivtrafiken i den norra delen av Holma och i Fosiedal? Tyvärr kan vi inte finna någon fundering eller information om detta i föreliggande planbeskrivning. Detta är en betydande brist i förslaget och det verkar också ha haft till följd att RB 24 inte betraktats som sakägare. Vi befarar nu att den olyckliga utflyttningen av kollektivtrafiken i södra Holma tar sin logiska följd att bussgatan i norra Holma och i Fosiedal också flyttas ut till Pildammsvägen. Det är här RB 24 vill protestera kraftigt. Många av våra medlemmar är gamla och har betydande problem med att förflytta sig med eller utan rullator/rullstol. Med inhandlade varor i kassar blir deras påtvingat förlängda vandring/förflyttning rent förödande och kanske orimligt lång.

Vi kan här bara tänka oss följande två alternativ A och B:

A. Omarbeta hela förslaget på ett sådant sätt att bussgatans sträckning inte ändras. Då kan även medlemmarna i RB 24 känna sig lugnade att bussgatan i den fortsatta förtätningsprocessen kan få vara kvar i nuvarande sträckning även norr om Snödroppsgatan.

B. Komplettera detaljplanen med en utfästelse att bussgatan ska vara kvar med den nuvarande sträckningen norr om Snödroppsgatan eller åtminstone norr om Hyacintgatan (Fosiedal). Detta är en nödlösning och innebär att busslinjens sträckning från söder räknat blir följande:

1. Österut på Påskliljegatan och den nya förlängda Påskliljegatan fram till Pildammsvägen.
2. Norrut på Pildammsvägen fram till Snödroppsgatan/förlängda Snödroppsgatan
3. Västerut på Snödroppsgatan fram till nuvarande bussgatan
4. Norrut på den nuvarande bussgata fram till Holmavångsvägen/ Ärtholmsvägen.

Sammanfattande bedömning

Grundat på argumentationen ovan gör Riksbyggen Bostadsrättsförening Malmöhus nr 24 den totala bedömningen att brukarnära kollektivtrafik måste bli synbart prioriterad i en stad som vill utveckla hållbarhet, främja miljö och värna äldre människors levnadsförhållanden och livskvalitet. För RB 24 är det otänkbara att försämra tillgängligheten till kollektivtrafik för våra äldre eller funktionsnedsatta medlemmar. Bussgatan får inte flyttas till Pildammsvägen - det är en orimlig förlängning av promenadsträckan för våra utsatta medlemmar **(2)**.

Fortsatt samråd och kommunikation

Avslutningsvis ställer sig "sakägaren" RB 24 försiktigt positiv till den påbörjade utvecklingen med förtättningsbebyggelse i södra Holma. En förutsättning är då att förtätningen med bostäder och andra byggnader genomförs på ett hållbart - och för de boende godtagbart - sätt. Detta innebär att vi kategoriskt avvisar en utflyttning av nuvarande bussgata, norr om Hyacintgatan, till Pildammsvägen. Vi förutsätter därför att vi under hela planeringsprocessen informeras och bjuds in till samråd och löpande kommunikation om förtättningsintentionerna i Holma och Fosiedal.

Vi förutsätter vidare att RB 24 får sin rättmätiga och adekvata roll som sakägare såväl i detta ärende som när det gäller den fortsatta förtättningsprocessen i Holma och Fosiedal.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Sakägare är en ägare av en rättighet inom eller utanför planområdet som är direkt påverkad av detaljplanen. Sakägare redovisas i en fastighetsförteckning som tas fram av Lantmäteriet. I fastighetsförteckningen redovisas vanligtvis fastigheter inom planområdet, i direkt anslutning till planområdet eller fastighet avskild av väg eller gata till planområdet. Då en bostadsrättsförening ligger inom fastigheter cirka 250 m ifrån planområdet har ni inte bedömts som sakägare. Avgränsningen av sakägarkretsen bedöms vara korrekt gjord.*

Bostadsrättsföreningen har dock rätt och möjlighet att inkomma med yttranden under såväl samrådet som granskningen av detaljplanen, det vill säga vid två remisstillsfällen. Efter att detaljplanen har varit ute på granskningen kommer planförslaget att tas upp i stadsbyggnadsnämnden för beslut om antagande. I det fall bostadsrättsföreningen inte är nöjda med de justeringar som gjorts under planarbetets gång kan denne överklaga beslutet att anta detaljplanen till mark- och miljödomstolen som första instans. De kommer bedöma om föreningen är att anse som berörd av planen (sakägare) och därmed har juridisk rätt att överklaga planen.

2. *Planförslaget innebär att den nuvarande "bussgatan" inom Holma ersätts med en kvartersgata, som i huvudsak ska utformas på de oskyddade trafikanternas villkor. Gatans funktion och utförande lämpar sig inte för turtät busstrafik. Bussens flytt innebär att de boende i befintliga Holma får ca 100 m längre till en hållplats jämfört med idag, samtidigt som tillgängligheten för boende i Kulladal förbättras. Hållplatsernas placering innebär också att den planerade bebyggelsen får en direkt närhet till kollektivtrafik. Skånetrafiken är positiv till förändringen av linjestreckningen, då den ges en genare sträckning och når ett större omland, se yttrande ifrån Region Skåne ovan. Hela linjens körväg från Ärtbolmsvägen ner till Påskeliljegatan kommer att planeras och genomföras på en gång.*

Boende på Snödroppsgatan 80, skrivelse daterad 2017-11-10:

Jag var på informationsmöte angående tillbyggnaden av Holmas södra sida. Här är mina synpunkter.

Till att börja med var damerna som höll i mötet inte så mycket informerade själva. De kunde inte svara på deltagarnas frågor. De bara refererade till sin PowerPoint. De talade lågt, så de många äldre, invandrare och de som satt längst bak inte hade möjlighet att höra vad de sa. Mycket dåligt genomfört och ogenomtänkt **(1)**.

Det finns redan mycket kriminalitet på området. Tror ni att det stävjas genom att göra området större? Tror snarare att det blir värre. Det kan man se på andra områden i Malmö; stora områden har mer kriminalitet. Och vad kommer ni så fall göra åt den aspekten?

Det finns redan mycket bilkörning på området. Det körs på gångbanor överallt. Det har alltid varit ett stort problem på Holma. När ni nu stänger in området ytterligare tror ni inte bilkörningen kommer att frodas då? Vilka åtgärder kommer ni att ta till med där? **(2)**.

Sist men inte minst. Ska ni kunna genomföra utbyggnaden är det bäst att låta bussgatan ligga kvar där den är. Det är där de största protesterna finns. Här finns många äldre, och många som inte har tillgång till bil. Som det är nu har man ca 250 meter fågelvägen till bussgatan. Ska ni ha den på Pildammsvägen så blir den dubbelt så lång. **(3)**.

Pildammsvägen har redan väldigt mycket trafik, då det är en påfart till Inre Ringvägen. Hur ska ni minska den trafiken genom att göra vägen mindre och låta barn och äldre gå över den för att kunna ta bussen hela tiden? **(4)**

Var bussen ska gå under bygget är också en fråga. Som sagt; det bästa är att låta bussgatan ligga kvar där den är. Det är bästa lösningen **(5)**.

Parkeringen som många klagar på tror jag inte blir några problem, då de kommer att märka att man kan parkera i smågatorna som blir.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *En detaljplan innebär att Malmö stad gör det möjligt att bebygga en plats. Detaljplanen anger inte exakt vad det är som ska byggas och när det ska byggas. Detta är något som de byggaktörer som ska bygga styr över. I detta skedet har vi därmed tyvärr inte svaret på alla frågor. Stadsbyggnadskontoret tar till sig kritiken angående att vi pratade för lågt och ska förbättra detta till nästa samrådstillfälle.*
2. *Syftet med detaljplanen är att bygga samman Holma med resten av staden och att det ska bli en större blandning vad gäller boendetyper och upplåtelseformer i Holma. Blandningen leder förhoppningsvis till en mer varierad befolkningssammansättning vilket eventuellt kan ha positiv inverkan på kriminaliteten i området. Kriminalitet och olovlig körning är dock ett större samhällsproblem och en fråga för polisen.*
3. *Vad gäller bussens flytt till Pildammsvägen se kommentar till Riksbyggen Bostadsrättsförening Malmöbus nr 24.*
4. *Ombyggnationen av Pildammsvägen innebär att gatan kompletteras med busskörfält, gångbana, cykelbana och flexzon. Vägbanan minskas något och detta kommer tillsammans med busskörfältet innebära minskad framkomlighet på vägen vilken troligtvis innebär att trafiken delvis kommer att omfördelas till andra vägar.*
5. *Var bussen ska gå under tiden byggtiden är inte klarlagt ännu.*

Kapitel 3 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet

Med anledning av synpunkter som kommit in under samrådet samt vidare bearbetning inom stadsbyggnadskontoret har följande ändringar gjorts i planhandlingarna:

Plankarta

- Planområdet har utökats söder om Påskliljegatan. Inom det utökade området finns möjlighet att uppföra parkeringshus, kontor samt ett bostadskvarter
- Avåkningskydd samt planbestämmelse om utrymningsvägars placering, placering av ventilationsintag och nödstopp av ventilation med avseende på risk gällande farligt gods har säkerställts på plankartan
- Markreservat har kompletterats med administrativ gräns
- Planbestämmelse t_1 , markreservat för järnvägstunnel för allmännyttig trafik har införts på plankartan
- Planbestämmelsen kring överträdelse av servitutsområdet har tagit bort men finns kvar som en informationsruta på plankartan
- Det framgår att överskridandet av maximalnivå vid uteplats kan ske fem ggr i timmen med maximalt 10 dBA och att detta gäller dagtid (06–22)
- Planbestämmelse om att högsta husdjup för bostäder är 13 m har justerats och undantar nu LSS-boende, serviceboende, äldreboende eller liknande gruppboenden
- Gränsen mellan kvarteret i det sydvästra hörnet och Påskliljegatan har justerats något söderut
- Plankartan har kompletterats med utfartsförbud mot Påskliljegatan och Pildammsvägen från parkeringshuset i söder
- Planbestämmelse om högsta utnyttjandegrad i bruttoarea per fastighet har ändrats till byggnadsarea
- Planbestämmelse om att bottenvåning ska uppföras med minst 3,5 m mellan bärande bjälklag och ansluta till gatunivå har tagits bort för parkeringshuset
- Elnätstation är möjlig att uppföra inom alla områden med kryssmark
- Planbestämmelser ”lek” och ”plantering” har tagits bort
- Gatan i anslutning till LSS-boendet samt Region Skånes verksamhet har gjorts om till en allmän gata
- Planbestämmelse om högsta nockhöjd har justerats och möjliggör nu även för att tekniska anordningar för lokal energiproduktion kan uppföras ovanför högsta nockhöjd och ska integreras i byggnadens gestaltning
- En mindre park och ett parkstråk har tillkommit i den södra delen av planområdet
- Byggrätten norr om Påskliljegatan längst söderut har tagits bort
- Byggrätten för parkeringshus i öst har justerats något så att den befintliga 130 kV ledningen kan ligga kvar i hela sin befintliga sträckning. Byggrätten har också justerats för att ge plats åt en cykelbana som kopplar ihop Pildammsvägen med cykeltunneln under vägen

- Planbestämmelse om högsta och lägsta sockelhöjd har tillkommit
- Planbestämmelse om att byggnader för bostäder och kontor ska gestaltas på ett sätt som visuellt delar upp sammanhängande volymer i mindre enheter har tillkommit
- Förgårdsmarken har minskats ner till 1 m längs med Påskliljegatan och Pildammsvägen samt vid i anslutning till parkeringshusen. I övrigt är förgårdsmarken minst 1,5 m
- Holma torg är borttaget ifrån plankartan
- Den delen av Snödroppsgatan som redan är planlagd som gata är borttagen ifrån plankartan
- Ett E-område för mellanlagring av MKB:s avfall från befintligt bostadsbestånd har tillkommit
- VA-ledningen i nordsydgående riktning ska flyttas till allmän platsmark och u-området har justerats i enlighet med detta
- Parkerings-däcket vid Snödroppsgatan ska bevaras och byggrätten för bostäder har justerats i enlighet med detta
- Planbestämmelse om antal tillåtna våningar har tillkommit
- Nockhöjden har gjorts mer generös undantaget för radhusen
- Planbestämmelse om gavelbredd har tagits bort
- Planbestämmelse om högsta husdjup har gjorts mer flexibel för att tillåta ett högre husdjup på olika typer av gruppboenden
- Planbestämmelse om att källare inte får finnas ovanpå citytunneln har tillkommit
- Villkor för startbesked vad gäller markföroreningar har införts

Planbeskrivning

- Kap 3.2 har kompletterats med information om skyfallshantering samt information om att planområdet ligger inom verksamhetsområde för dagvatten
- Kap. 3.2 i planbeskrivningen har kompletterats med en redogörelse för hur varje bostadsgård får tillgång till en uteplats som inte överstiger max 70 dBA.
- Meningar om att ledningar skyddas genom u-område har ersatts till att u-område säkrar tillgången till ledningen
- I kap 4.2 informeras om att för de exploatörer som får mark tilldelad inom området för citytunnelns servitut gäller särskilda regler avseende belastning, grävning, schakt m.m
- Användningen av begreppen gågata/gångfartsgata/lokalgata i planbeskrivningen har setts över och justerats
- Planbeskrivningen har kompletterats med information om att överskridandet av maximalnivå vid uteplats kan ske fem ggr i timmen med maximalt 10 dBA och att detta gäller dagtid (06–22)

- Kap. 3.2 har kompletterats med hänsyn till Naturvårdsverkets Riktvärden för buller på skolgård från väg- och spårtrafik samt risken för vibrationer och stomljud för tillkommande bostäder
- Ordet avdelning i samband med beskrivning av förskoleverksamheten har tagits bort
- Kap 4.2 har kompletterats med ett stycke kring vad som gäller för den större huvudvattenledningen
- Kap 2.5 har kompletterats med information om att angöring även omfattar persontransport för av- och påstigning samt angöring för färdtjänst och taxi, vilket enligt Boverkets Byggregler (BBR) 3:122 ska kunna ske inom 25 meter från tillgänglig och användbar entré till publika lokaler, arbetslokaler och bostadshus
- Kompletterande miljöteknisk markutredning har genomförts, se vidare i kap. 3.2 i planbeskrivningen

Illustration

- Parkeringsfickor har tagits bort
- Kolonier har tagits bort
- Sektionerna har kompletterats med förgårdsmark
- Holma torg har tagits bort
- Planområdesgräns har lagts till

Stadsbyggnadskontoret

Carina Tenngart Ivarsson

Enhetschef

Kajsa Rue Hallén

Planhandläggare