



## SAMRÅDSREDOGÖRELSE

### tillhörande **Planprogram för område söder om Sjötorpsvägen i Tygelsjö i Malmö.**

---

Planförslaget har varit utsänt på remiss och för samråd med länsstyrelsen, berörda nämnder, statliga och kommunala organ, sakägare och andra som kan ha ett väsentligt intresse av förslaget.

Följande sammanställning redovisar samråds- och remissynpunkter, först en sammanfattning av inkomna synpunkter, därefter följer varje remissinstans fullständiga svar med stadsbyggnadskontorets kommentarer redovisade i kursiv stil.

#### **Synpunkter på de tre alternativen A, B och C**

**Länsstyrelsen:** förordar att det för att hushålla med marken och för att undvika bilberoende byggs tätt, blandat och tillgängligt. Motiveras med att Tygelsjö har bra kollektivtrafikförsörjning och att det är troligt att det i framtiden etableras en station i Tygelsjö.

**Banverket:** önskar en tätare byggelsekaraktär än den befintliga. **Förordar alternativ C.**

**Limhamn-Bunkeflo SDF :** förordar att det byggs yteffektivt och tätt, men att karaktären av lantlig by bibehålls, **förordar alternativ A och B.**

**Tekniska nämnden:** förordar **alternativ A**, som samspelar bäst med Tygelsjös befintliga strukturer samt efterlyser en vision om Tygelsjös grönstruktur och vägstruktur .

**Miljönämnden:** är emot en fortsatt utbyggnad på jordbruksmark, önskar en förtätning av befintliga områden snarare än nyexploatering på jordbruksmark. Förordar **alternativ C.**

**Malmö museer:** ur kulturmiljösynpunkt är **alternativ A** det mest lämpliga, ger en varierad och småskalig bebyggelse.

**LRF** menar att området inte alls bör bebyggas eftersom det är högvärdig jordbruksmark och inte är tillräckliga skyddsavstånd norr om Tygelsjögården.

**Hyresgästföreningen** är positiv till samtliga alternativ, fördelarna med alternativ C att det blir fler bostäder än i alternativ A och B som å andra sidan är fördelaktiga då det innebär att det byggs blandat.

**Ägaren till Fastigheten Fodret 19** önskar en tät radhusbebyggelse alternativt flerfamiljshus i 3-4 våningar, samt för området närmast Tygelsjö boställe en tät radhusbebyggelse. Menar att planerad spårtrafik väster om Tygelsjö påverkar hur närområdena och områdena närmast Sjötorpsvägen bör utformas, och att det är troligt att en livsmedelsbutik får ett bättre läge i direkt anslutning till Sjötorpsvägen och kommande stationsområde. Förordar inom fastigheten Fodret 19 endast en mindre volym av kommersiell eller kommunal service.

**Ägaren till Tygelsjö Boställe** önskar större respektavstånd till gården. **Alternativ B** – ger inte tillräckliga skyddsavstånd. Även förslag A och C innebär stora inskränkningar i företagande med park- grönområden norr och väster om gården. Ifrågasätter att Tygelsjö bostället och området väster om gården ska ingå i detaljplanerat område eftersom detta kommer att inskränka rådigheten över fastigheten. Motsätter sig de 3-4 våningshus då detta totalt skulle förändra bykarakteren.

## **Synpunkter på hushöjder , service och trafik**

### **Hushöjder**

Ett tiotal remissvar har inkommit från boende i området, många lyfter fram Tygelsjö's lantliga karaktär. Ungefär hälften är helt emot att det byggs högre hus än två våningar. Några framför synpunkten att silosarna kan byggas om till bostäder eller ersättas med högre hus. Om det ändå blir högre hus bör de placeras en bit från den befintliga bebyggelsen. Någon resonerar om att högre hus kan komplettera bostadsutbudet i Tygelsjö.

### **Servicefunktioner**

Några lyfter fram att det är positivt att planförslaget tar upp behov av mer servicefunktioner i Tygelsjö.

### **Trafiksituationen**

Några är oroliga för ökade trafikmängder och höga hastigheter - en del menar att det är besvärande trafik och hastigheter på de stora gatorna och är oroliga trafikökningen som medföljer en utbyggnad. Några boende vid Tygelsjövägen skriver att man inte, så som skisserna visar av planområde, önskar en ny trafikkoppling till Lantmännendelen. Någon påpekar att det vore bra med trafikdämpande åtgärder tidigt i byn. Några anser att det bör planeras för en förbifart som förlängning av Glostorpsvägen.

**Länsstyrelsen** meddelar i yttrande 2010 -01-29:

Programmet belyser på ett allsidigt och överskådligt sätt möjligheterna för utveckling av område söder om Sjötorpsvägen i Tygelsjö. Länsstyrelsen vill dock framföra några synpunkter som bör beaktas i det fortsatta planarbetet.

Allmänt

Syftet med planprogrammet är att utreda möjligheterna att komplettera Tygelsjö med bostäder, viss service samt inslag av verksamheter. Med området söder om Sjötorpsvägen är det meningen att Tygelsjö ska upplevas mer allsidigt samt att det skapas en tydlig ”tyngdpunkt” för hela orten.

Planförslaget stämmer inte helt med aktuell översiktsplan för Malmö stad men innebär inte heller någon större avvikelse.

Planområdet består idag av ett verksamhetsområde samt av jordbruksmark.

Positivt att omvandla nuvarande industritomt till bostäder men negativt att högvärdig åkermark försvinner. Länsstyrelsen förordar att området bebyggs tätt, blandat och tillgängligt för att hushålla med marken och för att undvika bilberoende då ett tätt bebyggt samhälle ger bättre underlag för kollektivtrafik.

En förtätning av Tygelsjö är idag acceptabel då kollektivtrafikförsörjningen är ganska god och blir bättre då ytterligare en busslinje tillkommer när citytunneln och station Hyllie öppnar i slutet av 2010. Dessutom är det troligt att det etableras en station i Tygelsjö om det i framtiden byggs en linje för spårburen kollektivtrafik mellan Malmö -Vellinge-Falsterbonäset. Denna spårdragning kan komma att påverka planområdet högst väsentligt. Med dagens förutsättningar vore en placering av stationen så centralt i orten som möjligt mest lämplig. En spårvagnsstation skulle ge planområdet ett värdefullt stationsnära läge som det gäller att ta vara på genom att bygga tätt, blandat och tillgängligt. Spårtrafik bör prioriteras framför en ny trafikplats på väg E6 då denna typ av förbättringar av vägnätet ökar bilanvändandet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Det är angeläget att åstadkomma en placering av en station så centralt som möjligt. Utredningen Framtidens kollektivtrafik slutrapporten 2009 redovisar kring Tygelsjö tre korridorer för eventuell spårdragning – två väster om nuvarande tätort och en i Tygelsjövägen genom Tygelsjö. Våren 2010 görs av Malmös stadsbyggnadskontor i samarbete med Vellinge kommun ytterligare en stråkutredning som ska svara på dels vilken korridor, dels vilket trafikslag (buss, spårvagn eller tåg) som är lämplig för den framtida kollektivtrafiken mellan Malmö och Vellinge.*

Tillgången till grönstrukturer är låg i Tygelsjö vilket ökar kraven på att det tillkommer grönområden i orten.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*De närmaste åren tas en ny översiktsplan för Malmö fram, Öp 2012, som klargör och bestämmer inriktning när gäller överordande strukturella planeringsfrågor som grönstruktur.*

Hälsa och säkerhet

Då stora delar av planområdet är gammal industrimark bör det framgå i kommande planhandlingar om marken är förorenad och i behov av sanering.

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Miljö kvalitetsnormer för yt- och grundvatten började gälla den 22 december 2009. I kommande detaljplaner förutsätts därför en redovisning av hur åtgärder inom planområdet kan komma att påverka de miljö kvalitetsnormer som Vattenmyndigheten för Södra Östersjön beslutat om (Länsstyrelsen Kalmar län, Vattenmyndigheten i Södra Östersjöns vattendistrikt, föreskrifter om kvalitetskrav för vattenförekomster i distriktet, 08 FS 2009:81). De vattenförekomster som främst berörs är grundvattenförekomsten SV Skånes kalkstenar och ytvattenförekomsten Gesiebäcken.

Arkeologi

I närområdet finns ett flertal fornlämningar och omfattande arkeologiska undersökningar har genomförts såväl inom byn som i anslutning till den (vilket även redovisas i programmet under rubriken historia).

Risken att det finns under mark dolda, ej kända fornlämningar kommer att påträffas inom planområdet är enligt Länsstyrelsens bedömning så stor att krav på arkeologisk utredning kommer att ställas. Denna bör initieras i ett så tidigt skede som möjligt i planprocessen.

Dikningsföretag

I programmet föreslås att dagvatten leds söderut till Gässiediket. Samråd ska ske med dikningsföretaget om mer vatten kommer att ledas dit. Dikningsföretag har ingen skyldighet att ta emot ytterligare vatten om de inte har kapacitet till det. Det är lämpligt att ompröva dikningsföretag om fler delägare tillkommer och när vattenförhållandena ändras i området.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Det kommande detaljplanarbetet kommer att utreda dagvattenhantering och berört dikningsföretag.*

Övrigt

Miljöbedömning

Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att förslaget inte antas medföra en betydande miljöpåverkan såsom avses i 6 kap 11 § miljöbalken

men att trafik och dagvattenfrågor bör bevakas extra i följande detaljplaner.

#### Hästar

Kommande planhandlingar bör redovisa avstånd mellan planerad bebyggelse och hästgårdar samt område där hästar vistas.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Redovisning i detaljplanen av avstånd mellan planerad bebyggelse och hästgård samt område där hästar vistas kommer att utredas i det kommande detaljplanearbetet.*

#### Dagvattenhantering

Det förutsätts att tekniska lösningar och ansvar för dagvatten utreds och redovisas i kommande detaljplaner.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Dagvattenhantering kommer att utredas i det kommande detaljplanarbetet.*

#### Infrastruktur

Åtgärder för att skapa mindre problem med genomfartstrafiken i Tygelsjö bör studeras så att olycksriskerna minimeras. Trygga och säkra G/C vägar bör säkerställas då området byggs ut, kopplat till befintliga stråk.

Antalet kopplingarna till de allmänna vägarna bör ur trafiksäkerhetssynpunkt ses över.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*En rad åtgärder har de senaste åren vidtagits för att skapa mindre problem med genomfartstrafik i Tygelsjö. Tygelsjövägen har på sträckan mellan Tygelsjö och V Klagstorp byggts om med fartdämpande utformning i form av trafikportar och hastigheten har med skyltning sänkts till 40 km på hela sträckan från V Klagstorp och genom Tygelsjö. Det har byggts en separat cykelväg längs vägen - dock ännu inte helt utbyggd på hela sträckan. De närmaste åren tas en ny översiktsplan för Malmö fram, Öp 2012, som klargör och bestämmer inriktning när gäller överordnande strukturella planeringsfrågor som överordnad trafikstruktur. En sådan plan kan klargöra och bestämma inriktning när gäller överordnat vägnät.*

#### Social hållbarhet

I den fortsatta planeringen bör hänsyn visas till behovet av bostäder med särskild service för äldre samt särskilda bostäder för människor med funktionssvårigheter.

**Lantmäterimyndigheten Malmö stad** meddelar i yttrande 2010-01-25: att man i detta skede av planarbetet inget har att erinra.

## STATLIGA OCH KOMMUNALA ORGAN

### **Vägverket** meddelar i skrivelse 2010-01-19

Tre alternativa utformningar av området presenteras. I samtliga alternativ föreslås fyra nya kopplingar till de allmänna vägarna 500 och 530 för vilka Vägverket är väghållare. Av trafiksäkerhetsskäl är detta inte acceptabelt.

Vi anser att området i sin helhet kan trafikförsörjas via två nya anslutningar, med koppling till väg 530 mitt för Blåklintsvägen respektive Prästkragevägen. Ingen ny koppling till väg 500.

I en fortsatt planhantering kommer vi att lämna synpunkter bland annat avseende trafikmatning, skyddsavstånd, buller m.m.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*När områdena sydväst om befintliga bebyggelseområden i Tygelsjö bebyggs övergår Sjötorpvägen på den nu aktuella sträckan från att vara landsväg till att vara belägen inne i tätortsstruktur – det bli då möjligt och naturligt att bygga ett vägnät med kopplingar till befintliga omkringliggande gator. I underhandskontakt med Vägverket har det blivit samsyn kring denna fråga – d.v.s. under förutsättning att gatorna byggs om och utformas så att hastigheterna anpassa till deras nya funktion, kan fler korsningar accepteras.*

### **Banverket** meddelar i skrivelse 2010-01-15

Det är av yttersta vikt att ny bostadsbebyggelse i Tygelsjö får en betydligt tätare karaktär än den befintliga. Det är inte motiverat att i en storstadskommun med kraftig befolkningstillväxt och med begränsade markresurser fortsätta att planera för ett glest bilsamhälle som måste anses vara helt passé år 2010. Att Tygelsjö i framtiden kan komma att få spårvägsförbindelse talar också för en relativt hög och tät bebyggelse. En positiv effekt är också den variation i boendesammansättningen som uppnås genom att blanda olika typer av bebyggelse. Av de presenterade utbyggnadsalternativen förordar Banverket alternativ C.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Vi noterar att Banverket förordar alternativ C med en tät bebyggelse.*

### **Limhamn-Bunkeflo stadsdelsförvaltning** meddelar i skrivelse 2009-12-01:

Planområdet består i huvudsak av gammal industrimark samt en mindre del jordbruksmark. Stadsdelsfullmäktige ställer sig särskilt positiv till omvandlingen av gammal industrimark och förordar en utbyggnadsstrategi med blandad bebyggelse av bostäder och service. I bostadspolitiska mål för Malmö anges bland annat att kommunen ska verka för en bebyggelseutveckling som främjar ekologisk hållbar utveckling. Ett sätt att åstad-

komma detta är att bebygga yteffektivt och tätt för att hushålla med värdefull jordbruksmark. Stadsdelsfullmäktige vill dock understryka vikten av att bebyggelse och grönstruktur i området bygger vidare på Tygelsjös nuvarande kulturmiljö och kvaliteter samt att karaktären av en lantlig by bibehålls. Stadsdels fullmäktige förordar således utbyggnadsstrategi A och B framför alternativ C.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Stadsbyggnadskontoret noterar att stadsdelen förordar antingen A eller B och instämmer i att man bör bygga vidare på befintliga kulturmiljövärden och så långt som möjligt hushålla med den värdefulla åkermarken. Nya utbyggnadsområden bör placeras så att det blir korta avstånd till överordnande trafikstråk. Det är antagligen inte möjligt att enbart förtäta redan bebyggda delar. Instämmer i att en god kollektivtrafikförsörjning är mycket angelägen likaså ett bra servicentbud.*

Det är vidare angeläget att planera för sammanhängande gröna stråk som länkar samman planområdet med omgivningen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*De närmaste åren tas en ny översiktsplan för Malmö fram, Öp 2012, som bestämmer inriktning när gäller överordnade strukturella planeringsfrågor som grönstruktur.*

Stadsdelsfullmäktige ser mycket positivt på förslaget att utgå från en ekologisk hållbarhetsprofil när man utformar bebyggelse, grönstruktur, dagvattenhantering, skydd mot vind med mera, men vi tycker det är anmärkningsvärt att samtliga alternativ vi har att ta ställning till, tar åkermark i anspråk.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Ambitionen både i ett Malmöperspektiv, ett Tygelsjöperspektiv och för det aktuella området är att så långt som möjligt hushålla med den värdefulla åkermarken*

Det är i huvudsak nya bostadsområden med boendeservice som planeras inom planprogrammet och detta ställer krav på utökad kommunal service. Det är därför viktigt att stadsdelen ges fullgoda ekonomiska resurser för att kunna bygga ut servicen i takt med övrig utbyggnad. I de fall nya skol- och förskoleplatser skapas genom nybyggnation innebär det ökade hyreskostnader för stadsdelen. Därmed medför nybyggnationen att resurserna till driften av stadsdelsförvaltningens verksamheter minskar i och med merkostnaden.

Stadsdelsfullmäktige vill vidare understryka vikten av att stadsbyggnadskontoret avsätter mark för kommunal service på ett tidigt stadium i planeringsprocessen, samt planerar in förskoletomter i den del av planområdet där byggföretagen planerar att påbörja byggnationen. Detta för att kunna tillgodose de boendes förskolebehov i takt med inflyttningen i bostadsområdena.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Alla tre alternativen redovisar ett läge för förskolor. I kommande detaljplanearbete kommer behovet av servicefunktioner att ytterligare utredas.*

Planprogrammet bedöms möjliggöra upp till cirka 300 bostäder. Om hälften är i småhus och hälften i flerbostadshus bedömer stadsbyggnadskontoret att det innebär en ökning med cirka 100 barn i förskoleåldern och cirka 150 barn i skolåldern. I planprogrammet finns det avsatt mark för att möjliggöra en förskola och stadsdelsfullmäktige anser att denna i så fall bör rymma 4-6 avdelningar.

Den föreslagna utbyggnaden kommer att innebära en fortsatt utökning av trafiken i Tygelsjö. Nybyggnationen av upp till 300 lägenheter bedöms generera ytterligare cirka 1 200 bilrörelser om dagen till och från området. Det är därför angeläget att den ökande biltrafikens påverkan utreds vidare. En god, tillgänglig kollektivtrafik i området är viktigt, både för attraktiviteten och för miljön. Stadsdelsfullmäktige ser det därför som angeläget att kollektivtrafiken redan från början ges god standard även om resandeunderlaget inte motiverar detta. Det finns betydande brister i kollektivtrafiknätet i Limhamn - Bunkeflo särskilt i de södra delarna. Detta försvårar daglig arbetspendling med kollektivtrafik, och barn, ungdomar och pensionärer har svårt att nå skolor, vårdcentral, fritidsaktiviteter med mera i olika delar av stadsdelen och staden. I detta sammanhang är det viktigt med en nära dialog mellan Skånetrafiken/Region Skåne, som är trafikhuvudman, och Malmö stad.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*De nya utbyggnadsområdena föreslås placeras så att det blir korta avstånd till överordnade trafikstråk. Instämmer i att en god kollektivtrafikförsörjning är mycket angelägen likaså ett bra servicentbud.*

Stadsdelsfullmäktige vill vidare framföra vikten av sammanhängande och väl fungerande stråk för cyklister och gående. Ett välutvecklat och skyddat trafiksystem, för dessa trafikanter, separerat ifrån motortrafiken är avgörande utifrån ett säkerhets- och hälsoperspektiv.

**Stadsbyggnadskontorets kommentar:**

*Instämmer i att det är angeläget att åstadkomma sammanhängande och väl fungerande stråk för cyklister och gående.*

**Tekniska nämnden** meddelar i skrivelse 2010-01-27:

**Grönstruktur**

I grönplanen föreslås ett nordsydligt och ett östvästligt grönstråk inom och i anslutning till planområdet. De gröna stråken antyds i planförslaget med pilar utanför plangränsen, men för att säkerställa de gröna kopplingarna bör planområdet utökas med ett grönområde i sydväst. Planpro-



grammet saknar en överordnad inventering samt vision av Tygelsjös gröna struktur. Det är väsentligt att landskapets värden tillvaratas och utvecklas. Vilken vegetation, vilka träd och biologiska värden på platsen idag som planen bör ta hänsyn till måste utredas i kommande detaljplanearbete. För att möjliggöra för beteshagar även i framtiden bör grönyttorna närmast Tygelsjö boställe få beteckningen natur.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*I Grönplan för Malmö behandlas tillgång och brist på olika sorters grönytor i Malmös stadsdelar. Grönplanen föreslår ett övergripande östvästligt grönt stråk i Tygelsjös norra del, med koppling söderut, i anslutning till planprogramsområdet. De närmaste åren tas en ny översiktsplan för Malmö fram, Öp 2012, som klargör och bestämmer inriktning när gäller överordnade strukturella planeringsfrågor som lämplig överordnad grönstruktur. Vilken slags användning det bör vara av grönyttorna kring Tygelsjö Boställe utreds vidare i kommande detaljplaner.*

Tekniska nämnden anser att en utbyggnad enligt alternativ A är att föredra, eftersom det samspelar bäst med Tygelsjös befintliga strukturer. Alternativ B visar på en bebyggelse som placeras alltför tätt inpå Tygelsjö boställe. Ett större respektavstånd krävs, dels på grund av den gamla vackra gårdsstruktur som Tygelsjö boställe utgör och dels som skyddszon till hästar och de frågor kring allergier som kan uppstå. En utbyggnad enligt alternativ C, med flerfamiljshus inom hela planområdet, innebär en alltför stor kontrast till Tygelsjös befintliga bebyggelsestruktur.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Vi noterar att tekniska nämnden förordar en utbyggnad enligt alternativ A.*

Under rubriken Bebyggelse och Plankaraktär står att "de större gatorna inom planområdet bör kantas av karaktärsskapande träd och häckar. De mindre gatorna bör göras smala." I detaljplanearbetet bör det beaktas vilket utrymme som krävs för trädplantering och andra funktioner. Enligt Teknisk handbok ska t.ex. trädplantering vara minst 4 m bred för att rymma stora träd och gångbanor bör göras 2 m breda.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Gatusektioner studeras vidare i det kommande detaljplanearbetet.*

## Ridvägar

Planprogrammet saknar en vision för framtida stråk för ridvägar. Under programarbetet har temat ridvägar diskuterats mycket. Andemeningen har varit att bevara de värden som finns i Tygelsjö och därför satsa på hästar och ridvägar i området. Gatukontoret har tagit hänsyn till de diskussioner som har förts angående ridvägar i Tygelsjö. En ridväg är projekterad genom kommande Sjötorpsparken i nordsydlig riktning. Kopplingar till den borde finnas inom programområdet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Eventuella ridvägar i det nu aktuella området får studeras vidare i det kommande detaljplanearbetet.*

## Trafik

I programmet anges att Västra Klagstorps trafikplats tillsvidare räcker som koppling mellan Tygelsjö och väg E6. Tekniska nämnden vill dock poängtera att det i framtiden kommer att bli nödvändigt med en ny avfart från E6 vid Glostorpsvägen i södra Tygelsjö. Det är viktigt att den frågan tas med i den kommande översiktsplanen.

Gatunätet inom programområdet bör vara uppbyggt så att kopplingar söderut mot Glostorpsvägen möjliggörs i framtiden.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*De närmaste åren tas en ny översiktsplan för Malmö fram, Öp 2012, som klargör och bestämmer inriktning när gäller överordnade strukturella planeringsfrågor som lämplig överordnad trafikstruktur/vägnät och ev. trafikkoppling/avfart från E 6 vid Glostorpsvägen.*

Cykelvägnätet i Tygelsjö är inte fullt utbyggt som antyds i planprogrammet. Det saknas viktiga länkar, främst längs Tygelsjövägen i de centrala delarna av samhället.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*En förstudie håller på att tas fram av Gatukontoret tillsammans med Vägverket för en cykelbana på den sträcka som saknas i Tygelsjö - sträckan Laavägen- Sjötorpsvägen.*

**Miljönämnden** yttrar sig i skrivelse 2010-01-25,

enlig bilagda tjänsteutlåtande från Miljöförvaltningen med följande tillägg:

I planprogrammet saknas vilka avvägningar som gjorts avseende möjligheterna att bevara befintliga industribyggnader för andra verksamheter, exempelvis småföretag, skola och fritidsaktiviteter.

Analys av trafikflödena saknas.

Nämnden är emot en fortsatt utbyggnad på jordbruksmark.

Det är viktigt att kollektivtrafiken har en god turtäthet från början.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*När industrifastigheten Fodret 10 (f d Pierre Robertfastigheten) var till salu för några år sedan gjordes av fastighetskontoret en utredning som kom fram till att fastigheten inte var intresserant för kommunen att förvärva - en ombyggnad till skola skulle bli allt för kostsam. Nu föreliggande planprogram föreslår inom planområdet framförallt serviceableringar på fastigheten Fodret 19 d.v.s. i de delar av planområ-*

*det som är belägna närmast Tygelsjövägen. För området i övrigt anger planen att plats ska finnas för förskolor.*

*När det gäller de nya trafikflödena som alstras avses den påverkan som kommer av det aktuella planområdet bebyggs utredas vidare i detaljplaneskedet. Det är angeläget med en god kollektivtrafikförsörjning vilket nu under våren 2010 utreds vidare av Malmö och Vellinge kommuner m.fl. berörda .*

Tjänsteutlåtande Miljöförvaltningen 2009-12-18

Planprogrammet presenterar på ett bra sätt de ställningstaganden och alternativ som finns inför en utbyggnad av Tygelsjö. De tre alternativen är snarlika och skiljer sig endast åt när det gäller bebyggelse och därmed även grad av täthet. Då miljöförvaltningen förespråkar en exploatering av Malmö som bygger på förtätning av befintliga områden snarare än nyexploatering på jordbruksmark förordar förvaltningen den täta bebyggelse som alternativ C utgör. För att skapa en attraktiv, blandad bebyggelse i Tygelsjö kan det i området även förekomma inslag av tät radhusbebyggelse. Förvaltningen anser vidare att den framtida utbyggnaden bör etappindelas med prioritet på den högre bebyggelsen. Utbyggnaden bör då inledas i öster och sedan successivt tillåtas växa västerut.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Vi noterar att den tätare bebyggelsen enligt alternativ C förordas. Instämmer i att tät radhusbebyggelse kan vara ett välkommet inslag. Vi noterar att miljönämnden menar att högre bebyggelse bör prioriteras. Instämmer i att utbyggnad lämpligen börjar i den östra delen.*

Den tätare bebyggelsen ger förutom ett mer effektivt markutnyttjande även ett bättre underlag för att bygga ut kollektivtrafiken till och från Tygelsjö, något som kommer att bli nödvändigt om denna ska kunna utgöra ett attraktivt alternativ till bilen för de boende i Tygelsjö. Denna utbyggnad bör även utformas på ett sådant sätt att den motiverar en framtida satsning på spårbunden trafik med hållplats i Tygelsjö.

För att ytterligare öka den långsiktiga hållbarheten i området och minska behovet av transporter bör framtida detaljplaner underlätta för etableringar av olika typer av verksamheter och servicefunktioner som kan fungera i en blandad stadsbebyggelse.

Miljöförvaltningen ser det som en fördel att det i planprogrammet lämnas ett respektavstånd till Tygelsjö boställe och dess hästhållning. Avståndet till boställets stall och gödselhantering bör enligt Malmö stads gemensamma PM rörande hästar och bebyggelse vara minst 100 meter. I alternativ B har det placerats småhusbebyggelse i naturmarken vilket gör att avståndet skulle bli väsentligt kortare och förvaltningen anser därför att denna bebyggelse bör utgå

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Instämmer i att det är angeläget att planstruktur och bebyggelse utformas med tanke på en eventuell kommande spårbunden trafik. I utredningen Framtidens Kollektivtra-*

*fik slutrapporten 2009 så finns tre korridorer för eventuell spårdragning – två väster om nuvarande tätort och en i Tygelsjövägen genom Tygelsjö, som redovisas i planprogrammet, Våren 2010 görs av Malmös stadsbyggnadskontor i samarbete med Vellinge kommun en stråkutredning som ska svara på dels vilken korridor, dels vilket trafikslag (buss, spårvagn eller tåg) som är lämpligt för den framtida kollektivtrafiken mellan Malmö och Vellinge. Framtida detaljplaner bör vara utformade så att man i delar av området förbereder för inslag av verksamheter och servicefunktioner, vilket får utredas vidare i det kommande detaljplanearbetet.*

**Reservation den borgerliga gruppen** vid Miljönämnden sammanträde 25 januari 2010:

Vi tycker att det är bra att den rödgröna majoriteten lyssnade på oss så att nämnden i yttrandet lade till att det i planprogrammet från SBN saknas vilka avvägningar som gjorts avseende möjligheterna att bevara befintliga industribyggnader för andra verksamheter, exempelvis småföretag, skola och fritidsaktiviteter.

Vi vänder oss däremot mot att majoriteten drev igenom att nämnden ska förorda planprogrammets utbyggnadsplan alternativ C som utesluter annan bebyggelse än flerfamiljshus i tre till fyra våningar. Vi yrkade att nämnden skulle förorda alternativ A eller B som även de skulle ge hög täthet men möjliggöra även för enfamiljshus och radhus. Vi menar att även sådan bebyggelse måste vara möjlig i Malmö.

Vi anser inte heller att nämnden kan vara kategorisk emot exploatering av jordbruksmark. Skulle en sådan policy gälla för Malmö skulle det innebära att en våt filt lades över stadens utveckling. Därför yrkade vi avslag på tillägget.

Majoriteten avvisade våra yrkanden varför vi reserverade oss till förmån för detsamma.

**Malmö museer** meddelar i skrivelse 2010-01-27:

Ur kulturmiljösynpunkt är Alternativ B minst fördelaktigt, då det innebär ett mindre respektavstånd till Tygelsjö boställe. Alternativ A framstår som det mest lämpliga utbyggnadsalternativet för Tygelsjö, då det innehåller en mer varierad och småskalig bebyggelse än Alternativ C.

I övrigt menar vi att Planprogrammet på ett tillfredsställande sätt redovisar kulturmiljöfrågorna.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Vi noterar att Malmö Museer förordar alternativ A som det mest lämpliga alternativet.*

### **Skånetrafiken** framför i yttrande 2010-01-19:

Skånetrafiken ser positivt på en utbyggnad av planområdet som har en god närhet till befintlig kollektivtrafik i Tygelsjö. Utbudet består av dagens linje 150 med som bäst 15-minuterstrafik in till centrala Malmö, samt kommande linje 300, som fr.o.m. Citytunnelns öppnande kommer att erbjuda trafik till station Hyllie.

Planbeskrivningen nämner framtida spårtrafik. Även om det ännu inte finns något konkret samarbete om spårtrafik söderut från Malmö, så uppfattar vi att de tre parterna Malmö stad, Vellinge kommun och Skånetrafiken har en viss gemensam grundläggande syn. Alla anser det eftersträvansvärt med spårburen kollektivtrafik i stråket Malmö-Vellinge-Falsterbonäset och Tygelsjö är en mycket stark kandidat för en station/hållplats på den sträckan.

Planbeskrivningen innehåller en skiss med spårdragningar, som kan bli aktuella i kommande översiktsplan. Med en spårdragning väster om Tygelsjö hamnar stationen/hållplatsen ganska långt ifrån bebyggelsen i östra Tygelsjö. Med spårvagnstrafik på spåret är det vår bedömning att östra Tygelsjö i så fall måste få kompletterande busstrafik, vilket drar ner den samhällsekonomiska nyttan med spårsatsningen. Med tågtrafik antar vi att attraktionen blir tillräckligt stor för att ersätta all busstrafik i Tygelsjö, men järnväg kan vara svår att dra fram i andra delar av stråket.

Med spårvagnstrafik i stråket mot Vellinge bör huvudalternativet tills vidare vara att försöka hitta en centralare sträckning genom Tygelsjö med uppehåll som ger närhet till alla invånare. En historisk sträckning är det gamla järnvägsspåret, som i och för sig är överbyggt söder om Sjötorpsvägen, men Rödklintsgatan kan ersätta den delen. Detta alternativ påverkar planområdet högst väsentligt. Ett annat alternativ är spår i Tygelsjövägen, som har en krokig och därmed inte spåranpassad sträckning genom Tygelsjö. Kurvan över gamla järnvägen kan rätas ut, vilket påverkar planområdet. För alla centrala alternativ är framkomligheten mycket viktig. En spårtrafik genom Tygelsjö kommer att ha en mycket hög andel genomresande, vars restider drabbas av varje utformning som dämpar hastigheten. Om dessa restider inte blir tillräckligt attraktiva, så drar det ner den samhällsekonomiska nyttan med spårsatsningen.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Vi noterar att Skånetrafiken när det gäller kollektivtrafikkorridor för fram ytterligare ett alternativ nämligen gamla järnvägsspåret. Pågående utredning som tas fram av Malmö stad och Vellinge kommun kommer att utgöra ett viktigt underlag i det kommande detaljplanearbetet.*

### **E.ON gas** har i skrivelse 2009-12-09 följande synpunkter:

Inom planområdet har E.ON Gas distributionsledningar för natur- och biogas, se bifogad karta. Distributionsledningar är underkastade Energi-gasnormens regler (EGN 2007) som bland annat innebär ett minsta

skyddsavstånd mellan ledning och byggnad på två meter. Plantering av träd bör ej ske närmare gasledning än 2,5 meter. För att minska risken för skador på träd i samband med eventuella arbeten med ledning, rekommenderas att träd i närheten förses med rotskydd.

Genomförandet av planen kommer att medföra att servisledning till befintlig verksamhet behöver tas bort.

Närheten till vårt natur- och biogasnät innebär att gas kan vara ett mycket intressant energialternativ för den planerade bebyggelsen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Vi noterar att gas kan vara mycket intressant som energialternativ.*

**LRF:s kommungrupp** i Malmö skriver i yttrande 2010-01-15:

Inledningsvis konstaterar LRF att det aktuella området idag består av Sveriges och norra Europas bästa åkermark. Vi anser därför att åkermarken måste bevaras för framtida generationer, och området bör därför inte bebyggas alls.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Vi noterar att LRF menar att åkermarken i det aktuella området inte alls bör bebyggas, förslaget följer den gällande översiktsplanen, ÖP 2005, när det gäller bebyggda områden.*

Den globala efterfrågeutvecklingen och klimatfrågan gör att samhällets största utmaning framöver blir att försörja befolkningen med livsmedel, energi och material:

- Jordens befolkning ökar från dagens 7 miljarder till 9 miljarder år 2050.
- Allt fler får högre materiell standard, vilket medför en större förbrukning av livsmedel, energi och material.
- Vi behöver fasa ut användningen av fossila bränslen
- Samtidigt finns risken att stora områden i världen inte kommer att kunna odlas som idag på grund av klimatförändringarna och brist på vatten.

Den goda åkermarken är därför en unik resurs som kan ge Skåne en global styrkeposition i framtiden, om vi ser till att värna den.

Redan nu är 10 % av den allra bästa åkermarken i Skåne bebyggd. Av kommunernas översiktsplaner framgår att minst lika mycket åkermark kommer att bebyggas inom de närmaste åren. Detta framgår av två rapporter Länsstyrelsen tagit fram (rapport 2001:45 och 2006:8). Av ursprungligen 16 000 ha åkermark inom Malmö kommun, återstår idag endast 5 000 ha.

Malmö stad bör därför i första hand förtäta i redan bebyggda områden. I en studie av företaget Trivector i samarbete med Chalmers Tekniska

Högskola (se bilaga) har man inventerat två sydsvenska städer, Lund och Växjö. Slutsatsen är att man inom bebyggda områden i Lund kan bygga ytterligare 12 000 lägenheter, plus frigöra 240 000 m<sup>2</sup> mark för verksamheter. Säkert finns det minst lika goda möjligheter att förtäta även i Malmö och andra skånska tätorter.

De gamla Lantmännen - området bör undanhållas från bostadsbebyggelse, då det utgör en utmärkt plats för en ny tågstation i Tygelsjö. Den gamla banvallen löper precis bredvid, och kan utgöra spårrområde för tågtrafiken. Bebyggelsen i Tygelsjö bör planeras utifrån att den planerade tågtrafiken ska kunna ske efter den gamla banvallssträckningen.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Instämmer i att om något av alternativen med spårtrafik i antingen Tygelsjövägen eller på gamla banvallen blir aktuella bör bebyggelse placeras med en tydlig relation till spårområdet vad gäller innehåll, utformning och skala. När det gäller framtida kollektivtrafikförsörjning se vidare svar till Länsstyrelsen, Skånetrafiken och miljö-nämnden.*

Tygelsjö boställe är en jordbruksfastighet och på gården bedrivs ett lantbruksföretag med växtodling, djurhållning och en tapetseriverkstad, vilket är grundförutsättningen för att gården ska kunna hållas levande och underhållas. För detta behövs tillgång på jordbruksmark.

På gården har hästar hållits sedan 1850 talet. På sidan 9 i planförslaget nämns "PM rörande hästar och bebyggelse i Malmö ". Vi förutsätter att gällande regelverk om skyddsavstånd till gödselhantering och vistelseområde följs för att det inte senare ska uppstå situationer med allergier eller andra olägenheter.

Av detta följer att Planskiss alternativ B är helt utesluten då det inte blir tillräckliga skyddsavstånd norr om gården. Även förslag A och C innebär stora inskränkningar i jordbruksdriften och hästhållningen med parkgrönområden norr och väster om gården.

Området med bebyggelse väster om gården bör helt utgå ur planen. Likaså bör planen inte omfatta Tygelsjö boställe, då detta inskränker rådgivningen över fastigheten.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*När det gäller närheten till Tygelsjö boställe lämnas i samtliga tre alternativ A, B och C ett respektavstånd till gården och i planprogrammet beskrivs gårdens funktion och kvaliteter. Det finns i planen inget bebyggelseområde väster om gården. Planläggning kan skydda gården.*

Det är glädjande att planförslaget tar upp behov av servicefunktioner. Trafiksituationen måste emellertid utredas ordentligt innan t ex livsmedelsaffär placeras med en utfart till Tygelsjövägen med idag knappt 4000 fordon per dag. Vid störningar på motorvägen leds trafiken genom Tygelsjö vilket ökar riskerna för fordon, barn och andra som skall korsa vägen i rusningstrafik.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Trafik till föreslagna servicefunktioner i området närmast Tygelsjövägen kommer att utredas vidare i samband med kommande detaljplanearbete.*

Dagvattensituationen måste utredas ordentligt och lösas. Det berörda området ingår som största andel i dikningsföretaget Gessie 1959 som leds till Gessiebäcken tillsammans med flera berörda lantbruk och andra fastigheter.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Dagvattenhantering kommer att utredas i det kommande detaljplanarbetet.*

Mot bakgrund av det ovan framförda, hemställer LRF:s kommungrupp i Malmö

Att Malmö stad helt stryker förslaget att bebygga det aktuella området i Tygelsjö.

Att Malmö stad fattar ett långsiktigt beslut att bevara kommunens nuvarande åkermark och INTE ta mer åkermark i anspråk

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Stadsbyggnadskontoret har av stadsbyggnadsnämnden i uppdrag att studera hur det nu aktuella området kan ges en framtida användning och bl.a. vidareutveckla de två fastigheter som inte längre används för industriändamål eller där användningen kommer att upphöra. I arbetet med en ny översiktsplan för Malmö - Öp 2012- undersöks alternativa möjligheter att åstadkomma en ny spårförbindelse mellan Malmö och Vellinge och i samband därmed kan även ny tätbebyggelse längs ett sådant spår bli aktuell. Stadsbyggnadsnämnden har i sina direktiv om översiktsplanarbetet uttalat att Malmö i första hand ska på mark som redan är urbaniserad.*

**Hyresgästföreningen Region södra Skåne** lämnar i skrivelse 2010-01-21 följande yttrande:

Är positiva till de olika alternativen som presenteras i planprogrammet och anser att alla har fördelar. Fördelarna vi ser med alternativ C är att det beräknas bygga fler bostäder än i alternativ A och B. Vi anser även att alternativ A och B är fördelaktiga då det innebär att det byggs blandat.

Oavsett vilket alternativ som kommer att väljas anser vi det viktigt att det i den fortsatta detaljplanprocessen ställs krav på att bostäderna framförallt får upplåtelseformen hyresrätt. Detta i och med att behovet av hyresrättslägenheter är stort i hela Malmö och att genom att upplåta planens område till byggande av framförallt hyresrätter uppnås två väsentliga mål: för det första ökas tillgången till hyresrätter och för det andra bryts delvis den ensidiga sammansättning av bostäder som präglar Tygelsjö.



*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Vi noterar att hyresgästföreningen ser fördelar med samtliga alternativen och att föreningen förordar hyresrätt. Det är angeläget att komplettera Tygelsjö med boendeformer som saknas bl.a. då hyresrätter men också t ex med små lägenheter. Upplåtelseform regleras dock inte i detaljplan.*

## SAKÄGARE OCH ÖVRIGA

**Ägaren till Fastigheten Fodret 19** skriver 2010-01-27:

Fastigheten Fodret 19 övergår i Lantmännens ägo igen.

Programmets intentioner med en tät bostadsbebyggelse/flerbostadshus närmast Tygelsjövägen och en tät radhusbebyggelse alternativt flerfamiljshus i 3-4 våningar norr om Tygelsjö boställe överensstämmer med vår syn på fastighetens utformning.

Den planerade spårtrafiken väster om Tygelsjö kommer att påverka närområdena i anslutning till stationen och längs Sjötorpsvägen. På grund av den dagliga koncentrationen av gående och cyklister blir här de största möjligheterna till att bedriva en lönsam kommersiell verksamhet. Det är troligt att en livsmedelsbutik får ett bättre läge i direkt anslutning till Sjötorpsvägen och kommande stationsområde.

Vi förordar därför dels möjligheterna till en mindre volym av kommersiell eller kommunal service inom fastigheten Fodret 19 och dels att den slutliga utformningen avseende området norr om bostället blir enligt planskiss alternativ B men med en tät radhusbebyggelse över hela denna del av fastigheten.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Vi noterar att ägaren till fastigheten Fodret 19 anser att planförslaget intentioner med en tät bostadsbebyggelse/ flerbostadshus närmast Tygelsjövägen och en tät radhusbebyggelse alternativt en tät radhusbebyggelse överensstämmer med deras syn., detta motsvarar alternativ A och i stort sett alternativ B - dock ett inslag av småhusbebyggelse i alternativ B i västra delen närmast Tygelsjö Boställe. Vi instämmer i att spårtrafik ger en påverkan på vilken slags användning som är lämplig i närområdet och att det blir störst möjligheter att bedriva en kommersiell verksamhet där. Det är ännu oklart var eventuellt framtida spårdragning kommer att gå fram och var då ett stationsläge blir. Malmös stadsbyggnadskontor och Vellinge kommun utreder fortsatt under våren 2010.*

**Ägaren till Tygelsjö Boställe Tygelsjö 17:56** skriver 2009-12-10:

Är glada för att planprogrammet framhåller vikten av att bevara miljön runt Tygelsjö boställe. Man önskar respektavstånd till gården inte bara av kulturmiljöskäl. Gården är en levande jordbruksfastighet och bedriver ett lantbruksföretag med växtodling, djurhållning och en tapetsriverkstad. I

rörelsen ingår hästar. Förutsätter att gällande regelverk om skyddsavstånd till gödselhantering och vistelseområde följs för att det inte senare ska uppstå situationer med allergier eller andra olägenheter. För tillfället håller vi mindre än tio hästar men lokalerna har tidigare inhyst drygt trettio hästar vilket är aktuellt för våra barn om de ska kunna driva gården i framtiden. Av detta följer att Planskiss alternativ B är helt utesluten då det inte blir tillräckliga skyddsavstånd norr om gården. Även förslag A och C innebär stora inskränkningar i vårt företagande med park- grönområden norr och väster om gården. För att gården ska kunna hållas levande och underhållas behövs tillgång på jordbruksmark

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Vi noterar att man önskar ett respektavstånd till Tygelsjö Boställe och att alternativ B anses helt uteslutet. I planprogrammets samtliga tre alternativ A, B och C lämnas ett respektavstånd till gården och gårdens funktion och kvaliteter beskrivs.*

Ifrågasätter att området väster om gården skall ingå i detaljplanen. Motsätter sig att fastigheten ska ingå i detaljplanerat område då detta kommer att inskränka rådighet över fastigheten.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Vi noterar att ägaren till fastigheten motsätter sig att fastigheten ska ingå i detaljplanerat område. En detaljplan kan dock säkerställa gårdens användning.*

Motsätter sig de 3-4 våningshus som är föreslagna i förslag A och B och helt alternativ C då detta totalt skulle förändra den bykaraktär som man som boende i Tygelsjö värnar om. Detsamma gäller förslaget om att riva silon och bygga ett höghus vilket inte alls passar in i övrig struktur i byn.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Vi noterar att ägaren till fastigheten motsätter sig att det byggs 3 – 4 våningshus enligt alternativ A och B samt helt motsätter sig alternativ C samt motsätter sig att det byggs ett höghus istället för silon.*

Positivt att planförslaget tar upp behov av servicefunktioner. Trafiksituationer måste emellertid utredas ordentligt innan t ex livsmedelsaffär placeras med en utfart till Tygelsjövägen med idag knappt 4000 fordon per dag. Vid störningar på motorvägen leds trafiken genom Tygelsjö vilket ökar riskerna för fordon, barn och andra som skall korsa väg i rusningstrafik.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Trafiksituationer till föreslagna servicefunktioner i området närmast Tygelsjövägen kommer att utredas i kommande detaljplanearbete.*

Dagvattensituationen måste utredas ordentligt och lösas. Det berörda området ingår som största andel i dikningsföretaget Gessie 1959 som leds till Gessiebäcken tillsammans med flera berörda lantbruk och andra fastigheter.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Dagvattenhantering kommer att utredas i det kommande detaljplanarbetet.*

### **Ägaren till Fodret 11** skriver 2009-12-07

Om man ska ta hänsyn till den äldre bebyggelsen längs Tygelsjövägen, då är det inte förenligt med hus i 3 eller 4 våningar som granne och framför allt inte höghus, med fri insyn till befintliga tomter. Max tvåvåningshus närmast den gamla bebyggelsen är acceptabelt. När silon rivs, behövs inget bevarande av några "skyline" i form av lika höga hus. Det räcker med kyrkan som högsta punkt. Höghus förstör hela samhällets bykänsla. Vid vår tomtgräns i söder, finns idag en stor vacker bok, säkert över 100 år gammal, som måste få stå kvar.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*De samrådsvar som planprogrammet föranleder kommer förhoppningsvis att ge ledning vid valet av utbyggnadsalternativ för planprogramsområdet. Det är angeläget att utforma ny bebyggelse så att husen tar hänsyn till den äldre bebyggelsen. Hur den nya bebyggelsen utformas får utredas vidare i kommande detaljplaneskede. Det är angeläget att man åstadkommer ett bra möte mellan gammal och ny bebyggelse. Stadsbyggnadskontoret menar dock att silobyggnaden är bevarandevärd, bl. a. då den är bl.a. värdefull som en för Tygelsjö karaktäristisk siluett. Höghus som ersättning skulle bidra till att bevara Tygelsjös siluett, eller "skyline" utifrån den omgivande slätten.*

### **Ägaren till Fogsvansen 1** skriver 2009-12-31.

Har inget emot att det byggs i området, dock är planeringen bristfälligt genomtänkt och hänsynstagandet till redan boende i Tygelsjö lågt. De boende i Tygelsjö har valt denna typ av samhälle med dess fördelning av boendeformer och sammansättning. Nu vill Malmö stad utveckla Tygelsjö till en annan form av samhälle genom att bygga höghus mitt bland alla villor. Om det skall byggas högre bostadshus än 2-3 våningar måste hänsyn tagas till de redan boende och placera dessa höghus i ytterkanten av samhället. Det menas att Tygelsjö behöver ett riktmärke i horisonten och då måste det påpekas att kyrkan ligger på en kulle och att det befintliga riktmärket "silos" inte varit del av Tygelsjö mer än de ca:50 senaste åren; vårt hus har däremot funnits i snart 100 år och därför borde inte ett "nytt" högt projekt skugga vår fastighet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Se svar till ägaren till Fodret 11.*

Planeringen av infarter till det nya området är helt felplacerade. Det finns idag ett känt problem med trafiken och då i huvudsak med hastigheten på de fordon som kommer från Vellingehället. Detta problem skulle lösas per automatik om det planerades en infartsrondell på det ställe där infarten till området idag finns d.v.s. i början av Tygelsjö från Vellingehället. Genom att placera en rondell tidigt skulle hastigheten sänkas och bibehållas genom samhället då detta inte är en automatisk accelerationssträcka. Den placering av infart som finns i handlingarna skulle placera

denna mitt i samhället och skapa en trafiksituation med köande bilar och dess avgasor ca:6 meter från vårt hus. Detta kommer vi starkt att sätta oss emot.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Trafiksituationen i Tygelsjö måste utredas ordenligt och fortsatta åtgärder för att minska hastigheten vidtas, att bygga en cirkulationsplats som en port till Tygelsjö är ett möjligt förslag .*

1. Byggnation av området kan ske med respekt till det befintliga samhället
2. Håll ny byggnation på en låg nivå dvs. max 3 vån så att den historiskt berättigade strukturen på samhället behålls.
3. Lägg de högsta byggnaderna i bortre delarna av området.
4. Lägg infarten till området i början av samhället från Vellinge hållet.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Det är angeläget att utforma ny bebyggelse så att den tar hänsyn till den äldre bebyggelsen. När det gäller inslag av högre bebyggelse bör den finnas nära kollektivtrafikstråk - se vidare svar till ägaren till Fodret 11. Avgörande för utformningen av denna del av Tygelsjö är också behovet av att komplettera med annat innehåll t ex servicefunktioner.*

**Ägaren till Hyveln 4** skriver 2009-12-09:

Önskar att silobyggnaden rivs då den bland annat skapar ett högt bullerljud då vinden ligger på från öst, vilket skapar ett eko från motorvägs-mullret. Tacksamma över att den inte innehållit några lägenheter eller kontorslokaler, har därmed kunnat känna frihet att röra sig i trädgården utan att vara iakttagna. Starkt emot att något eller några höga bostadshus byggs Husen i så fall skulle skugga tomten. Bevara Tygelsjö som den gamla och fina by den är med historiskt värde och för den delen även dagens värde med tanke på den oas den är.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Hur nya bebyggelseområden utformas får utredas vidare i kommande detaljplaneskede. Det är angeläget att man åstadkommer ett bra möte mellan gammal och ny bebyggelse. Stadsbyggnadskontoret menar dock att silobyggnaden är bevarandevärd bl.a. då den är värdefull som en för Tygelsjö karaktäristisk siluett.*

**Ägaren till Hyveln 3** skriver 2010-01-04

Är glada för att Tygelsjö växer kan ge en högre servicegrad än idag samt ett större underlag för kollektivtrafik. Är införstådda med att utbudet av varierade bostäder är lågt och att det finns problem för människor att stanna kvar i byn vid förändrade livsförhållande . De nya exploateringsområdena kan råda bot på en del av detta.

Motsätter sig hus i storleken 7-8 våningar så nära kringliggande befintlig byggnation därav vår fastighet ger insyn både i hus och i trädgård samt för att en sådan byggnad bryter horisonten lika trist som silobyggnaden som är en byggnad som för oss betyder väldigt lite för karaktären av Tygelsjö precis som den gigantiska industribyggnaden som tidigare inrymde Pierre Robert! Dels för sin storlek dels för att den inte passar in! De senaste fem årens diskussion har handlat om när silon ska rivas. Vad den antikvariska bedömningen anser vara bevarandsvärt är relaterat till ett tidperspektiv! Låt Tygelsjö kyrka få tillbaka sin betydelse av landmärke. Den nya infarten till området från Tygelsjövägen ser vi helst att den byggs vid befintlig infart till f.d. Lantmännen. Hastigheten skulle sänkas "tidigare" för trafik söderifrån.

Planskiss/grundkoncept alternativ A tycker vi är bäst av de redovisade alternativen (förutom planen på ev. hög byggnad). Önskvärt är att den täta radhusbebyggelsen hålls på en rimlig nivå 1-2 våningar. En stor park kring Tygelsjö boställe är positivt då utbudet av allmänna parker i Tygelsjö inte är så stort.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Vi noterar att planskiss A förordas men med undantag för eventuell hög byggnad. Det är angeläget att omsorgsfullt inpassa ny bebyggelse i de befintliga miljöerna. Det är angeläget att utforma ny bebyggelse så att den tar hänsyn till den äldre bebyggelsen. Hur den nya bebyggelsen utformas får utredas vidare i kommande detaljplaneskede. Det är angeläget att man åstadkommer ett bra möte mellan gammal och ny bebyggelse. Trafikmiljön kommer att utredas vidare i det kommande detaljplanearbetet.*

#### **Ägaren till Hyveln 5** skriver 2009-12-08:

Flyttade till Tygelsjö för att komma till ett område med en genuin bykänsla som finns kvar trots den stora utbyggnaden. Sätter sig emot att man nu diskuterar att bygga höghus i Tygelsjö. Vem köper en villa för att ha ett höghus framför trädgården. Om det byggs högre hus så bör de placeras så långt i från befintliga villor som möjligt. Höga byggnader medför ekoljud och vindbyar, så är det kring silosarna som vi gått och önskat skulle rivas i 10 år. Övertygade om att merparten av invånarna i Tygelsjö är emot höghus. Vi trivs jättebra där vi bor idag och vi vill fortsätta göra det i framtiden.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*När det gäller placering av eventuella högre hus så talar mycket för att sådana byggnader placeras i närheten av god kollektivtrafikförsörjning samtidigt är det angeläget att skapa en mjuk övergång till befintlig bebyggelse, samt om en omsorg och respekt i mötet med befintliga miljövärden.*

#### **Ägaren till Ämbaret 7** i skrivelse som inkom 2010 -01-17

Saknas en analys av trafiksituationen i Tygelsjö. En utbyggnad i enlighet med programmet ger en ohållbar situation. Omkring 50 procent av trafi-

ken genom Tygelsjö kommer söderifrån från byar som Gessie, Hököpinge och Vellinge. Pågående utbyggnad och framtida planer för dessa orter bör hanteras i samråd med Vellinge kommun och Vägverket m.fl. Efterlyser en redovisning av var mark finns reserverad för framtida spårbunden trafik mot Vellinge och Näset. Anser att det är hög tid att planera för en förbifart utanför Tygelsjö och Västra Klagstorp.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*I detaljplaneskedet bör vidare utredas de trafikflöden som alstras, även trafik genom Tygelsjö till och från Vellinge kommun till Hököpinge, Gessie m.fl. orter.*

*Inriktningen bör vara att hålla nere hastigheten så att trafiksäkerheten bibehålls. När det tar längre tid att passera genom sambället så trycks genomfartstrafiken undan. Att bygga ut vägnätet genom skapandet av en förbifart genererar på sikt mer trafik i området.*

*När det gäller spårbunden trafik redovisar utredningen Framtidens Kollektivtrafik slutrapport 2009 kring Tygelsjö tre korridorer för eventuell spårdragning – två väster om nuvarande tätort och en i Tygelsjövägen genom Tygelsjö. Våren 2010 görs av Malmös stadsbyggnadskontor i samarbete med Vellinge kommun ytterligare en stråkutredning som ska svara på dels vilken korridor, dels vilket trafikslag (buss, spårvagn eller tåg) som är lämplig för den framtida kollektivtrafiken mellan Malmö och Vellinge. De närmaste åren tas en ny översiktsplan för Malmö fram, Öp 2012, i det sammanhanget klargörs inriktning när gäller överordnande strukturella planeringsfrågor som lämplig överordnad trafikstruktur/vägnät och eventuell trafikkoppling/ an fart från E:6 vid Glostorpsvägen.*

Det är viktigt att Tygelsjövägen och Sjötorpsvägen planeras för en villagatukaraktär. Undersökningar visar att i den typen av miljöer gestaltade med omsorg med häckar och träd hålls farten nere, trafikanter är benägna att lätta på gasen och då kanske man dessutom slipper den nu pågående ”förplankningen”. Med en sådan lösning vinner man framförallt en säkrare och lugnare miljö och med färre bilar får vi renare luft och mindre buller.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Ansikten är att skapa bebyggelse- grön- och gaturum som gestaltas med omsorg, vilket bl.a. håller nere farten. När markområdena sydväst om befintlig bebyggelse i Tygelsjö bebyggs övergår Sjötorpsvägen på den nu aktuella sträckan från att vara landsväg till att vara belägen inne i tätortsstruktur – det blir då möjligt och naturligt att bygga ett vägnät med kopplingar till befintliga omkringliggande gator.*

Ser med oro på utvecklingen av de stora områden med småhusbebyggelse i Malmö, där fullvärdig åkermark tas i anspråk vilket är en extrem ovarsamhet med naturens resurser och i strid mot de antagna miljömålen. Stora områden med den finaste åkermark bebyggs för närvarande norr om Sjötorpsvägen ett stort område med nära nog uteslutande villamattsbebyggelse. Det är stor risk att området söder om Sjötorpsvägen får en bebyggelse av samma karaktär. En typ av bebyggelse som leder till en

bilberoende livsstil och med de klimakteffekter det får, liksom ett ineffektivt markutnyttjande måste vi arbeta aktivt för att undvika.

Under förutsättning ovan omtalade allvarliga brister i trafikmiljön åtgärdas, kan den del av planen som redan är bebyggd med industribyggnader med fördel omvandlas till bostadsbebyggelse.

Det hade varit spännande att låta silosarna bilda utgångspunkt för en bebyggelse med lägenheter av god kvalitet vad avser arkitektur och val av material, lägenheter som kan vara intressanta för de många villaboende som kanske vill lämna sitt hus på äldre dagar. Som påpekats tidigare bör områdets bördiga åkermark skonas från exploatering, Man kan inte motivera anspråkstagandet av åkermark av den bördiga karaktär som kännetecknar vår region. Den typ av exploatering som föreslås, kommer att få långtgående negativa konsekvenser för framtida bebyggelseutveckling, samt innebär även negativa miljöeffekter och eliminerar framtida möjliga användning av åkermarken för livsmedelsproduktion.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*För att få ett effektivare markutnyttjande förslår planprogrammet tätare bebyggelse och alternativ med olika av bebyggelsetäthet.*

**Ägaren till fastigheten Fodret 17** skriver 2009-12-06

Är mot förslaget om flervåningshus i området med undantag av de gamla silobyggnaderna. Valde att bo på landet p.g.a. områdets karaktär med öppenheten mot landskapet, den låga bebyggelsen och småskaligheten. Anser att en tät bebyggelse i form av flerbostadshus inte passar in i området då det helt skulle förändra områdets karaktär.

Att bygga lägenheter i de gamla silobyggnaderna är däremot ok för att ta tillvara på dessa gamla byggnader. Vi anser att övrig aktuell mark ska byggas med småhus.

Tygelsjö är ett litet samhälle och bör förskonas från storstadens täta områden. Människor som vill bo tätt vill inte bo på landet utan i en större stad. Varför skulle det finnas behov av att "hushålla" med just denna markbit? Det är inte direkt någon markbrist som i en storstad här ute. Vi är omgivna av obebyggda åkrar och ängar. Vi anser att Tygelsjö kommer att bli en mindre attraktiv bostadsort om det byggs enligt planprogrammet eftersom de höga husen inte passar in här. Alla som vi har pratat med här omkring är också nöjda med den service i form av en mindre mataffär som redan finns här.

Vi önskar också att mark lämnas öppen längs med Sjötorpsvägen för att ta tillvara på samhällets värdefulla sammanbindning med havet och de fria vidderna. Vi önskar inte bli instängda av höga hus.

Till sist är vi allvarligt oroad för den ökade trafikeringen av Sjötorpsvägen om bygget enligt planprogrammet skulle bli verkligt. Ytterligare en väg från området som avlastar Sjötorpsvägen skulle behövas.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Noterar att man är positiv till att silobyggnaderna blir flerbostadsbus men att man menar att i övrigt inte flervåningsbus passar in i Tygelsjö och att man redan har den service som behövs. När det gäller trafiken på Sjötorpsvägen så handlar det enligt trafikräkningar som är gjorda inte om så stora trafikmängder, men gatan avses utformas så att hastigheterna blir låga.*

### **Ägaren till fastigheten Bägaren 16:6** skriver 2009-12-11

Införstådda med att Tygelsjö kommer att växa och är i sak positiva till utbyggnad. Dock oroliga när man tittar på förslagen. Vi bor på Sjötorpsvägen 21, d.v.s. i näst sista huset på höger sida innan åkrarna, numera nya området, börjar. Vi har valt att bosätta oss här för att vi vill bo i en mindre gammal skånsk by, på landet nära havet. Förstår att man vill göra Tygelsjö tillgängligt inte bara för de som väljer att bo i hus. I planerna som presenteras står det att utmed Sjötorpsvägen kommer det att byggas 3-4 vånings hus. Samtidigt skriver man att den nya bebyggelsen ska möta den gamla på ett naturligt sätt. Bygg gärna lite högre hus men inte som en mur utmed en gammal landsväg! 3-4 vånings hus bör placeras i den övriga nybebyggelsen och trappas ner med lägre byggnader som möter de gamla husen. På Sjötorpsängar har man tyvärr valt att bygga 6 Bo Klok hus längs med Sjötorpsvägen istället för att blanda in dem i övrig nybebyggelse. Förr har det varit öppet landskap och milsvidd utsikt men nu känns det nya området verkligen som ett nytt " eget " område med en mur som första intryck när man kommer söder ifrån. Låta gammal bebyggelse norr om Sjötorpsvägen möta ny bebyggelse söder om Sjötorpsvägen på ett behagligt, naturligt och tilltalande sätt.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Noteras att man är kritisk till 3-4 våningshus utmed Sjötorpsvägen. Det är stadsbyggnadskontorets uppfattning att det är angeläget att området bebyggs tätt och varierat. Högre bebyggelse föreslås närmast Sjötorpsvägen vilket motiveras bl.a. av att man där har nära till en uppsamlingsgata, kollektivtrafikstråk, servicefunktioner mm – och man minskar trafikrörelser in i området.*

### **Ägaren till Damstorp** skriver 2009-12-09

I områdets sydvästra del finns en välbevarad skånegård med intilliggande mägergrav och i stort opåverkad omkringliggande natur. Tack vare det ostörda läget, förskonat från ingrepp i den omgivande naturen, har här uteslutande efter naturens egna lagar under minst två hundra år etablerats en för sydvästskånska slättlandskapet sällsynt biotop av stort miljövärde.

Dammen (mägergraven) med omkringliggande markområde utgör lokal för tre av oss identifierade fridlysta djurarter:

1. Ett par av arten Brun Kärrhök har sin häckningsplats i dammen. Deras jaktområde sträcker sig över de omkringliggande fälten. Den är känslig för störningar.



2. Stor vattensalamander, *Triturus cristatus*, lever under sin lek- och yngeltid i dammen och övrig tid i den fuktiga jorden däromkring.
3. Ätlig groda, *Rana esculenta*, lever under samma betingelser som vattensalamandern.

Det är av synnerlig vikt att inga ingrepp, som rubbar livsbetingelserna för de djur- och växtarter som lever här, görs i den omkringliggande naturen. En grundvattensänkning skulle vara förödande. Trafik, väg- såväl som spårburen ses som ett hot mot de nämnda arterna. För kärrhöken gäller detta även inom ett större område (dess jaktområde). En noggrann utredning om detta måste göras.

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Det är angeläget att visa stor hänsyn till befintliga kultur-, natur och miljövärden inom planområdet och i planområdets närområde.*

**Ägaren till Hällan 111** skriver 2009-12-10:

Industri med tillhörande tung trafik i en så liten lantlig by som Tygelsjö är helt fel varför förslag till bostäder mm ligger helt rätt. Att bygga 3-4 våningar utmed Sjötorpsvägen är att ta bort den genuina bykänslan som idag finns i Tygelsjö. Sjötorpsvägen bör ha kvar känslan om byväg inramad med alléer, grönområden och därmed bör bebyggelsen börja lite mjukare med 1-1 1/2 plans hus/radhus sedermera söderut växla upp bebyggelsen till max 2-2 1/2 plans hus/radhus med byggnader typ "lantligt" stil vilket även sammanfaller bättre med de något högre planerade byggnaderna vid f.d. Lantmännen/silos samt de serviceinrättningarna så som förskola, affär etc. som är planerade i den delen av Tygelsjö.

Trafik, miljö

Att utöka bostadsbyggandet med högre hus längs Sjötorpsvägen medför en ökning av trafikrörelser på vägen vilket är en stor anledning till att minska antal planerade lägenheter både med hänsyn till miljön samt olyckor på redan hårt trafikerad väg. Ett bra alternativ måste vara att leda in trafik från Tygelsjövägen vid planerade "något högre hus" serviceinrättningar mm. Alternativ att förlägga en "ringväg" väster om Tygelsjö som kan anslutas söder om Tygelsjö boställe och norr om V. Klagstorp hade påverkat hela trafiksituationen positivt. Att få en ny anslutning till motorvägen söder om Tygelsjö och norr om Hököpinge hade också minimerat trafiksituationen med avseende på olyckor och miljön i Tygelsjö, V. Klagstorp.

Önskar att bykänslan skall vara kvar i Tygelsjö by med lantliga inslag samt öppna vyer. De som bor i Tygelsjö har sökt sig till lugnet. Max 2-2 1/2 våningar vilket även leder till något färre bostäder samt minskning av trafik och miljöproblem i jämförelse med förslag om 2-300 lägenheter. Tygelsjö får inte växa för fort, och inte för stort, medför enorma sociala problem .

*Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*Planprogrammet presenterar utbyggnadsförslag som avser kombinera ett effektivt markutnyttjande av marken med en utformning av husen som bygger vidare på Tygelsjö's genuina bykänsla och att Sjötorpsvägen och bebyggelsen närmast vägen avses ut-*

*formas med stor omsorg. Trafiklösningarna kommer att studeras vidare i det kommande detaljplanearbetet.*

### **Boende på Sommarlustvägen 13 09-12-09**

Med tanke på att det idag redan är fler trafikrörelser än den sista utredningen på ca 1600 bilar per dygn som kommer att passera vår fastighet, vill vi påpeka att man måste hitta på en annan trafiklösning in på det planerade området. Efter utbyggnad kan det röra sig om cirka 4-5000 bilar per dygn. Ett förslag kan kanske vara att dels göra en "ringled" som leds förbi Tygelsjö från Klagshamnsvägen bakom västra delen av det utbyggda Tygelsjö och mynna ut vid Glostorpsvägen strax norr om Tygelsjö. Fördelen med detta är att trafiken genom Västra Klagstorp/Tygelsjö minskas och att infarten till västra Tygelsjö inte behöver gå genom befintligt villaområde på Sjötorpsvägen och Gullkragegatan. Det blir lättare för bilister att ta sig till fångvårdsanstalten och Gessie bland annat. Belastningen minskar då säkerligen i Tygelsjö som bland annat ska få ny skola ganska nära Tygelsjövägen, där säkert många barn från det nya området emot Västra Klagstorp ska passera. Hur gör man då en säker skolväg? En förbättring till är att göra en avfart efter Tygelsjö på motorvägen till Trelleborg vid Glostorpsvägen som även den avlastar trafiken genom Tygelsjö för att ta sig till Gessie och Hököpinge, som också även de hela tiden bygger ut för nya bostäder och ännu mer trafik genom Tygelsjö. Industri till bebyggelse är en utveckling i rätt riktning som även bidrar till minskning av tung trafik genom byn och bidrar till att man kan ta fram olika lösningar på boendet allt från hyresrätt till äganderätt Dock viktigt att bykänslan finns kvar och att de nya byggnaderna smälter in på ett naturligt sätt för alla boende samtidigt som trafikproblematiken och olycksrisken inte får öka. Här finns idag 3 förslag med då bland annat 3-4 våningshus planerade in till Sjötorpsvägen. Detta tycker inte vi är den bästa lösningen arkitektoniskt då det abrupt bryter av mot den bebyggelse som finns söder om Sjötorpsvägen (samt ökar trafiken på denna väg ännu mer). Vårt förslag är att man börjar med 1 till 1,5 plans villor för att sedan öka höjden på byggnaderna mot Hököpingehållet för att där knyts ihop med affären, serviceinrättningar mm. Detta skapar en mer mjuk övergång från lägre till högre byggnader. Tygelsjö ska behålla sin struktur och därför ska vi/man inte skapa för tvära kast från 1 plans villor till 3-4 våningshus utan på ett mjukt sätt öka våningarna från gamla Pierre Roberts ca 2 vånings höga hus mot de högre byggnader som vi är mer vana vid att se på f.d. Lantmännens fastigheter/silos. Då bryts inte dagens syn på byn.

#### *Stadsbyggnadskontorets kommentar:*

*En ny väg västerut ut som fortsättning Glostorpsvägen och en koppling/avfart från motorvägen är förslag som kan komma att studeras vidare i samband med den kommande översiktsplanen för Malmö Öp 2012. Generellt sett så skapar en utbyggnad av vägnät dock mer trafik. Det samma gäller en eventuell koppling mellan Glostorpsvägen och E6:an via en ny trafikplats söder om Tygelsjö. Mycket talar för en försiktig utbyggnad av vägnätet samtidigt som framkomligheten på Tygelsjövägen begränsas. En så kallad port i form av en cirkulationsplats, i korsningen mellan Glostorpsvägen*

*och Tygelsjövägen, kan vara ett sätt att bromsa upp trafiken söderifrån. Det övergripande behovet av utbyggnader av vägnätet kan komma att studeras vidare i samband med den kommande översiktsplanen för Malmö Öp 2012.*

Följande har inget att erinra mot förslaget.

**VA. SYD** enligt skrivelse 2009-12-21

**E.ON** värme enligt skrivelse 2009-11-23

**Serviceförvaltningen** enligt skrivelse 2010-01-04

**Fritidsförvaltningen** enligt skrivelse 2009-11-18

**Swedgas** enligt skrivelse 2009-11-23

**Skanova** enligt skrivelse 09-12-02

## BEDÖMNING AV MILJÖPÅVERKAN

Genomförandet av de detaljplaner som ska följa efter planprogrammet har inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan enligt MB 6 kap 11§. Ingen av samrådsinstanserna har motsatt sig denna bedömning

I övrigt har inga anmärkningsskrivelser från kända sakägare och övriga inkommit mot programmet.

Kerstin Åkerwall

Stellan Westerberg