



## SAMRÅDSHANDLING

# SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för fastigheten Hamnen 22:164 m.fl. (Smörkajen) i Hamnen i Malmö

### Innehållsförteckning

<b>Kapitel 1 – Inledning .....</b>	<b>2</b>
Hur samrådet bedrivits .....	2
Sammanfattning av samrådsredogörelsen .....	2
<b>Kapitel 2 – Stadsbyggnadskontorets ställningstaganden .....</b>	<b>2</b>
<b>Kapitel 3 – Inkomna synpunkter .....</b>	<b>8</b>
Myndigheter .....	8
Kommunala och regionala organ .....	15
Övriga remissinstanser .....	32
Sakägare enligt fastighetsförteckning .....	35
Övriga, ej sakägare .....	37



## Kapitel 1 – Inledning

### Hur samrådet bedrivits

Stadsbyggnadsnämnden tog beslut om samråd den 23 september 2020.

Samrådstiden var 5 oktober – 30 oktober 2020. Planförslaget skickades för samråd till remissinstanser och sakägare. Planförslaget var tillgängligt för kännedom via [www.malmo.se](http://www.malmo.se) samt i stadshusets foajé.

Torsdagen den 8 oktober 2020 klockan 17–19 och lördagen den 17 oktober kl 13–15 var stadsplanerare från Malmö stad på plats på Skeppsbron, strax norr om Posthusplatsen. Då var det möjligt att med på en ”framtidsvandring” och diskutera utvecklingen av området. Vandringen startade varje heltimme och utgick från en historisk utställning på Skeppsbron. Ingen föränmälan krävdes.

”Framtidsvandringen” utlystes genom foljebrev och annons i dagspress.

### Sammanfattning av samrådsredogörelsen

Efter samrådet har stadsbyggnadskontoret bearbetat planförslaget utefter de inkomna yttrandena. Arbetet ledde till en ny struktur som bygger på att de tidigare utfyllnaderna i vattnet inte längre planeras utan det är endast renovering av kajer som är aktuellt i detta planförslag. Hänsyn har även tagits till kulturmiljön i detta planförslag. Detaljplanen går ut på ett förnyat samråd (samråd 2) för att pröva den nya strukturen. Ett flertal utredningar uppdateras och kommer att färdigställas inför granskningen av detaljplanen.

Planområdet har minskats sedan samrådet.

Från myndigheter och andra förvaltningar har synpunkter framförts gällande behov av kompletterande utredningar kring buller, eventuella markföroreningar med mera. Många synpunkter har besvarats genom resultatet av de kompletterande utredningar som har genomförts inför det förnyade samrådet (samråd 2). Vissa utredningar kvarstår till granskningen.

Dessa synpunkter, kapitel 3, har kommit in under samrådet men planförslaget har ändrats så pass mycket att detta samrådsförslag kan ses som en ny detaljplan. Se stadsbyggnadskontorets översiktliga samlade svar kring teman och frågor som det har framförts synpunkter kring under kapitel 2.

## Kapitel 2 – Stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

### Kulturmiljö riksintresseområde för kulturmiljövård [M 114] Malmö

Det har tagits fram en ny kulturmiljöutredning för Smörkajen (Olga Schlyter, Kulturmiljökonsult 21-08-31) efter samråd 1 och planförslaget har ändrats utefter resultat i utredningen.

### Riksintresse Kommunikationer 3kap. 8 § MB

Malmö hamns verksamhet är inte bara viktig för Malmö stad, den är viktig för riket som helhet. Malmö stad avser därför inte att vidta åtgärder som äventyrar hamnverksamheten, snarare tvärtom. För att säkerställa hamnens framtida utveckling har Malmö stad, i dialog med CMP, genomfört flera stora investeringar i hamnområdet. Efter en dom i Mark- och



miljööverdomstolen, 2024-01-26, har Malmö stad fått besked på att utfyllnader får nu ske i norra hamnen.

En åtgärd utgörs av det avtal som Malmö stad och CMP gemensamt undertecknat (2020) och som anger att CMP långsiktigt ska ges möjlighet att koncentrera sin verksamhet till den lättillgängliga och kapacitetsstarka Industrihamnsrännan. Konsekvensen av detta blir att befintlig verksamhet i och kring den mer svårtillgängliga Frihamnsbassängen på sikt kommer att avvecklas. Malmö stad har enligt avtalet åtagit sig att anlägga nya kajlägen i Industrihamnsrännan i den takt som Frihamnsbassängen lämnas.

Avtalet omfattar även hamnens landverksamhet söder om Terminalgatan. Denna mark kommer på sikt också att avvecklas och koncentreras till de norra delarna av hamnområdet. Enligt det gemensamt utarbetade avtalet kommer CMP efter år 2027 endast att få arrendera marken söder om Terminalgatan ett år i taget. Allt eftersom hamnverksamheten flyttar kommer Malmö stad att återta de delar som CMP lämnar. Sammantaget medför detta att de funktioner som utgör riksintresse kommer att säkras för framtiden. I enlighet med detta avser Trafikverket att vid halvårsskiftet 2025 påbörja en översyn av riksintresset Malmö hamn så att det blir såväl aktuellt som adekvat.

För att säkerställa att den nya bebyggelsen inom planområdet inte utgör något hinder för nuvarande hamnverksamhet så har Malmö stad låtit två oberoende konsulter genomföra bullerberäkningar avseende detaljplanens föreslagna bebyggelse. Den första genomfördes av (Tyréns, 2020-04-30). Inför detaljplanens förnyade samråd har en mer detaljerad utredning genomförts av, (Brekke & Strand, 2024-09-30). I den senare prövades även en fördubbling av nuvarande hamnverksamhet i Frihamnsbassängen, det vill säga ett fullt utnyttjande av CMPs bullervillkor enligt verksamhetens miljötillstånd, trots att CMP inte har bedömt ett sådant scenario som realistiskt. Inte heller med en så pass kraftig ökning av verksamheten visar utredningen att hamnverksamheten begränsar detaljplanens bebyggelseutformning eller användning. Därmed begränsas inte heller hamnverksamheten av detaljplaneförslaget.

På sikt kommer bullersituationen att förbättras ytterligare då hamnverksamheten koncentreras längs Industrihamnsrännan och en avveckling sker av verksamheten i och i anslutning till Frihamnsbassängen. Enligt ovan nämnda avtal ska CMP senast 2026 ansöka om ett justerat miljötillstånd avseende buller. Avsikten är att anpassa miljötillståndet efter hamnverksamhetens verkliga och framtida behov och efter hamnverksamhetens kommande geografiska utbredning.

### **Hälsa och säkerhet, buller – verksamheter**

Planerade bostäder kommer följa Boverkets riktlinjer för industribuller och trafikbuller. Samtliga källor till buller har kontrollerats i en bullerutredning. En ny bullerutredning har tagits fram utefter den nya strukturen (Brekke & Strand 2024-09-30). Bedömningen är att Boverkets riktlinjer bedöms klaras vid planerade bostäder för buller från verksamheter med en tyst sida efter planerade åtgärder på Lantmännens anläggning. Bullerutredningen har tagits fram med CMP och bygger på att CMP har möjlighet att utnyttja sin fulla kapacitet. Bostäderna förväntas inte vara inflyttningsklara förrän tidigast år 2032. Uppdaterad bullerutredning för ny bebyggelse i Smörkajen utgår ifrån att CMP:s utveckling av verksamheten enligt miljötillståndet. Bullerutredningen har uppdaterats med ljudnivåer för anlop av fartyg som visar att det inte blir någon påverkan. Lantmännens båtangöring inne i hamnbassängen påverkas inte av detaljplanen för Smörkajen.



Trafikbullret klarar grundbullerriktvärdet på ekvivalent ljudnivå 60 dBA och det finns därmed inget krav på luddämpad sida. Det kommer att vara möjligt att anlägga uteplatser som uppfyller bullerriktvärden.

### **Markföroreningar**

Utredningen gällande markmiljö kommer vara klar först till granskningen. I denna utredning kommer det ingå grundvattenprovtagning. En miljöteknisk undersökning har tagits fram av (COWI, 2020-12-16) och i den rekommenderas fortsatt grundvattenprovtagning med avseende på klorerade lösningsmedel på grund av de osäkerheter som finns kopplade till denna typ av förorening. Osäkerheterna beror främst på de kemiska egenskaper som klorerade lösningsmedel har. Eventuell förekomst av klorerade lösningsmedel bör utredas innan man bygger bostäder i detta område.

Inom detaljplanearbetet har det inte tagits fram undersökningar avseende föroreningar i befintliga byggnader.

I plankartan, som har tagits fram till det förnyade samrådet, finns en villkorsbestämmelse om att startbesked inte får ges förrän markföroreningar är avhjälpna.

### **Risker – verksamheter**

Det har i planhandlingarna förtydligats under avsnittet luftkvalitet.

En utredning gällande luftkvalitet har tagits fram, som bland annat omfattar det nu aktuella planområdet (Malmö stad, Miljöförvaltningen, 2025-02-06). Utredningen omfattar:

En beräkning som visar den totala belastningen på luftmiljön från alla källor, inklusive bidraget från källor utanför beräkningsområdet ”Öresund”. Detta benämns som bakgrundshalter. Beräkningen är gjord i en spridningsmodell och utgår från den emissionsdatabas som används av Skånes luftfartsförbund.

En beräkning som beskriver enbart sjöfartens påverkan på luftkvaliteten i staden. Underlaget till denna beräkning kommer från en nationell utsläppsdatabas för sjöfarten (ShipAir, SMHI)

Som indikator för luftkvalitet används halterna av kvävedioxid.

Utredningen visar på beräknade kvävedioxidhalter som uppgår till cirka 8 mikrogram/kubikmeter som årsmedelvärde i den aktuella delen av Västra hamnen. Av dessa utgör emissioner från sjöfarten en förhållandevis stor andel, cirka 25 %. Längre bort från hamnen minskar denna andel.

De beräknade föroreningshalterna håller god marginal till dagens miljökvalitetsnorm (40 mikrogram/kubikmeter). Halterna håller också god marginal till 20 mikrogram/kubikmeter som dels utgör miljömålet för Frisk luft, dels kommer att vara miljökvalitetsnormen från år 2030. Halten underskrider dessutom Världshälsoorganisationens (WHOs) riktvärde om 10 mikrogram/kubikmeter kvävedioxid som årsvärde.

Sammantaget klaras alla typer av gränsvärden och riktvärden för luftkvalitet inom planområdet. Emissioner från sjöfarten kan dock framöver, liksom idag, komma att påverka området tillfälligtvis.



## **Risk för översvämning**

Planområdet ligger inom ett område som i kommunens översiktsplan (kommunfullmäktige, 2023) pekas ut som uppmärksamhetsområde för havsnivåhöjning. För detaljplaner som berörs av uppmärksamhetsområdet gäller bland annat att platsspecifika översvämningsrisker ska utredas utifrån stadens syn på klimatrelaterade risker och klimatunderlag, så att lokala skyddsbehov identifieras och platsspecifika åtgärder kan utformas med lämpliga dimensioner.

Malmö stads syn på klimatrelaterade risker, enligt Översiktsplan 2023, ger en dimensionerande tillfällig framtida havsnivå, baserad på medelvattennivå RCP 8,5 år 2125 tillsammans med en extremhändelse med en återkomsttid på 200 år, på +2,71 meter över havet. Till denna tillfälliga havsnivå har Malmö stad en säkerhetsmarginal, vilket ger planeringsnivåerna för räddningsfordons tillgänglighet och färdig golvnivå för byggnader, enligt Översiktsplanen och Strategi för kustskydd, antagna i kommunfullmäktige 2023. Utöver detta behöver lokala vågeffekter beaktas om byggnadsverk ligger inom påverkansområde från dessa.

Kajen i norr föreslås utformas som vertikal kaj, vilket kommer att dämpa vågeffekten. I de fall vågor ändå slår upp över kajtorna kommer vatten kunna rinna av mot havet, eftersom kajtorna höjdsätts med lutning nedåt mot kajkanten. Med hänsyn till kajtans bredd mot norr, cirka trettio meter, bedöms vågorna inte skölja upp mot byggnaderna eller ytan närmast dessa och ger därmed ingen påverkan på befintligt byggnadsverk. Sammantaget bedöms ingen risk för människors liv och hälsa föreligga. Byggrätten längst ut mot pirspetsen med centrumfunktion skyddas mot vågöversköljning genom en fasadkonstruktion mot havet som ska vara förstärkt för att stå emot vågor.

Alla nya och befintliga bebyggelser, utöver komplementbyggnader, ska ha tät grundkonstruktion med färdig golvnivå på +3,2 meter över havet. Lokaler för centrumverksamheter, där det av tillgänglighetsskäl inte går att ha färdigt golvhöjd på +3,2 meter, ska i stället utföras med tekniska skyddsåtgärder i eller utanför byggnadsverket upp till samma nivå. Samhällsviktiga funktioner i form av nätstation ska ha färdigt golv +3,5 meter. För räddningstjänstens tillgänglighet regleras marknivån till +2,8 meter.

Malmö stads syn på klimatrelaterade risker för skyfall utgår från ett dimensionerande regn med en återkomsttid på 100 år.

## **MKB (Miljökvalitetsbedömning)**

Kommunen gör bedömningen att ny föreslagen planavgränsning och markanvändning inte betyder något betydande miljöpåverkan. Det är inte längre aktuellt att fylla ut marken inom planområdet. Det är inte aktuellt att upprätta en MKB för detaljplanen. Eventuella konsekvenser redovisas och hanteras i planbeskrivningen under avsnittet konsekvenser.

## **Vattenverksamhet**

Kommunen gör bedömningen att ny föreslagen planavgränsning och markanvändning inte kommer innebära påverkan på vattenförekomsten. Därmed kommer inte en ansökan om vattenverksamhet göras. Endast renovering av kajer kommer göras i detta planförslag. Åtgärder behöver göras i vattnet för att stärka kajer så att de inte rasar, en anmälan om vattenverksamhet kommer göras.

## **Biotopskydd**

Flertalet träd inom planområdet ligger inom PARK.



## **Plankarta och planbestämmelser**

En förprojektering ska tas fram för att visa på om byggnadernas placering är tekniskt genomförbara med avseende på markhöjder, ledningar, gators bredd och körspår, PRH-parkerings placering, gatuträds placering och ombyggnation av kaj och eventuella badmöjligheter. Stadsbyggnadskontoret räknar inte med ett yttre kustskydd inom närtid. Det ska även tas fram ett gestaltungsprogram under detaljplaneprocessen.

Utgångspunkten är att alla kajer ska vara allmänt tillgängliga. Eventuella byggnader i form av paviljonger närmast vattnet kommer ha funktioner som vänder sig främst till allmänheten.

## **Lotsbåtar**

Sjöfartsverkets lotsbåtar ska flyttas från sitt nuvarande läge i Nyhamnsbassängen till ett nytt i bassängen norr om Hullkajen.

Körspår från lotsbåtar och kustbevakningen har tagits med i bullerutredningen och de visar på att båtarna inte genererar något buller som är dimensionerande för nya bostäder.

## **Angöring, leveranser, cykel och gång**

Nödvändig angöring, leveranser och sophantering till de verksamheter som är placerade vid vattnet kommer säkerställas med allmän platsmark i detaljplan.

Strukturplanen har bearbetats efter samrådet och en ny byggrätt närmast Hans Michelsensgatan ger utrymme och skapar möjlighet för en attraktiv gång och cykelkoppling norrut. Gator inom planområdet ska utformas på fotgängarnas villkor.

## **Parkerings, avfallshantering, räddningstjänsten**

Parkeringsbehov för föreslagen exploatering inom planområdet har preciserats i planhandlingarna. Nödvändigt parkeringsbehov inom planområdet ska lösas med parkeringsköp i anläggningar utanför planområdet.

Antalet brandvattenposter behöver kompletteras och det får vara högst 75 meter mellan brandpost och uppställningsplats för brandbil. Utrymning ska kunna ske med två av varandra oberoende utrymningsvägar om inte räddningstjänsten kan utrymma byggnaden.

Förprojektering kommer ge svar på idén om den allmänna platsmarken. Den kommunövergripande översiktsplanen som samtliga förvaltningar har att följa, anger att huvuddelen av stadsutvecklingen ska ske inom redan bebyggd stad, genom förtätning. Inom planområdet är ytorna begränsade och stadsbyggnadskontoret har förståelse för att fastighet- och gatukontoret har att bevaka den allmänna platsmarken för att den för allmänheten ämnade ytan inte ska användas för enskilt ändamål. Förtätning i befintlig stad skapar utmaningar där ytor, allmänna så som privata behöver utnyttjas optimalt och innovativt för att en god stadsutveckling ska kunna ske. Stadsbyggnadskontoret är av den uppfattningen att viktiga samhällsfunktioner som exempelvis räddningsfordon och avfallsfordon, men även annan nödvändig angöring, behöver ges möjlighet att tillfälligt angöra på allmän platsmark om det ska vara möjligt att uppfylla översiktsplanens mål. Därmed anser stadsbyggnadskontoret föreslagen angöring på allmänplatsmark är lämplig enligt detaljplaneförslaget.

## **Radon**

Planområdet ligger inom ett normalriskområde för radon, inga åtgärder bedöms behövas vidtas.



**Dagvatten- och skyfall**

I detaljplanen måste både skyfall- och dagvatten samt stigande havsnivåer hanteras samtidigt.

**Kommunal service**

Förskola, skola och serviceboenden ingår inte i planområdet.



## Kapitel 3 – Inkomna synpunkter

Följande sammanställning redovisar synpunkter som har kommit in under samrådet. Personnamn anges inte.

### Myndigheter

**Länsstyrelsen**, diarienummer SBN-2018-846-78:

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen.

#### Riksintressen

##### **Riksintresse Kulturmiljövård 3kap. 6 § MB**

Detaljplanen ligger inom riksintresse för kulturmiljövård, Malmö [M 114]. Riksintresset motiveras delvis av Malmö som sjöfartsstad och som del av uttrycket hör *”Sjöfarts- och kommunikationsstaden, med hamnanläggningarna som successivt byggts ut på utfyllnadsmark alltsedan 1700-talets slut, stenkajer, fyrarn och andra byggnader och anläggningar med anknytning till sjöfarten, hamnverksamheten och till järnvägen.”* Av den befintliga hamnen är det endast inre hamnen och Smörkajens utbredning som täcks in av riksintressets geografiska avgränsning, vilket tyder på att denna del är central för att förstå Malmö som sjöfartsstad.

Utfyllningar i den gamla ångbåtshamnen dikt an mot riksintressets avgränsning har inte pekats ut i den FÖP Nyhamnen och har därför inte varit föremål för granskning eller kommenterats i Länsstyrelsens granskningsyttrande.

Länsstyrelsen menar att igenfyllnaden av ångbåtshamnen kommer att sudda ut viktiga delar av hamnens struktur och Smörkajens utbredning och genom det spåren av 1800-talets hamnutveckling. Det kommer försämra läsbarheten av den historiska utvecklingen av Malmö som sjöfartsstad som riksintresset uttrycker i sin motivering. Även Kolgaplatsens roll som monumental byggnad är del av riksintresset uttryck. Detta har särskilt varit gällande i mötet med staden sjövägen. Länsstyrelsen delar kommunens uppfattning att Bylgiahusets relation till Kolgaplatsen och deras gemensamma roll som landmärken i hamninloppet är av stor betydelse. Kommunen menar att detta fortsatt kommer vara tydligt, vilket Länsstyrelsen inte kan utläsa av planbeskrivningens illustrationer.

Kommunen behöver komplettera handlingarna med en konsekvensbedömning av inverkan på riksintresset samt att detaljplanen utformas så att riksintresset tillgodoses. Länsstyrelsen ser att detaljplanen kommer att innebära stora negativa konsekvenser för riksintresset och kan innebära påtaglig skada.

#### **Övrigt kulturmiljö**

Kommunen har bifogat olika kulturmiljöunderlag där kulturvärdena på platsen tydligt framgår vilket bedöms ge ett gott stöd. Det hade varit önskvärt att dessa utredningar hade fått större genomslag i planens utformning. Länsstyrelsen ser positivt på att planen eftersträvar att behålla olika typer av historiska spår, inte bara byggnader, samtidigt hade det varit önskvärt att i högre utsträckning se till helheter och strukturer. Exempelvis försvinner en stor del av historien kopplad till ångbåtshamnen och ångbåtsparken med rötter ner i 1800-talet. De förslagna rivningsförbuden syftar till att behålla fragmentiserade spår. Ett tydligare samband mellan dem



hade underlättat den historiska läsbarheten och möjligheten att förstå platsens historiska användning och succesiva utveckling.

### **Riksintresse Kommunikationer 3kap. 8 § MB**

Planområdet berörs av riksintresse för kommunikationer, Malmö hamn. Riksintresset syftar till att skydda viktiga hamnfunktioner. För att säkra möjligheterna till fortsatt hamnverksamhet måste miljöstörningar från hamnen beaktas. När det ska provas om en åtgärd kan påverka ett riksintresse negativt, har det ingen betydelse om åtgärden vidtas inom området av riksintresse eller utanför området. Det som är avgörande för bedömningen är själva påverkan på och konsekvenserna för funktionen hamn som genomförande av detaljplanen kan antas innebära. Influensområdet för riksintresset bestäms dels av hamnens fysiska utbredning, inklusive framtida utbyggnadsområden, och dels den omgivningspåverkan som beror på de miljöstörningar, såsom buller och luftföroreningar, hamnverksamheten ger upphov till. Härutöver ska de risk- och säkerhetsaspekter som är kopplade till hamnverksamheten beaktas. För att hamnverksamheten ska kunna fortgå måste dessa förutsättningar beaktas vid kommunens planläggning.

Om detaljplanen inte tar hänsyn till gällande miljötillstånd kopplade till hamnverksamheterna samt övrig påverkan på riksintressets funktioner kan föreslagna bostäder riskera att påverka riksintresset negativt. Detaljplanen behöver därför förhålla sig till befintliga störningskällor och bullernivåer från den pågående hamnverksamhet samt hamnens mer långsiktiga utvecklingsbehov. Malmö stad och Copenhagen Malmö Port (CMP) har kommit överens om att vissa hamnfunktioner ska flyttas för att detaljplanen ska kunna genomföras, bland annat med avseende på buller. För att kunna bedöma hur riksintresset påverkas av detaljplanläggningen måste kommunen förtydliga redovisningen av vilka riksintressefunktioner som till följd av planförslaget behöver flyttas, vart de flyttas samt om de flyttade funktionerna kräver nya tillstånd. Planhandlingarna behöver även redogöra för hamnens ytbehov nu och i framtiden samt hur tillgången till ytor för hamnanknuten verksamhet påverkas av planförslaget. Länsstyrelsen förutsätter att kommunen har en fortsatt dialog med Trafikverket och Sjöfartsverket i det kommande planarbetet.

### **Strandskydd**

Länsstyrelsen delar kommunens bedömning att det inom planområdet finns särskilda skäl för att upphäva strandskyddet inom planområdet.

### **Hälsa och säkerhet**

#### **Buller – verksamheter**

Planområdet berörs av verksamhetsbuller. Kommunen redovisar i planhandlingarna resultatet av den bullerutredning (Efterklang – AFRY 2020-07-01) som tagits fram i samband med detaljplanearbetet. Beräkningarna anges utgå ifrån avtalet mellan Malmö stad och CMP. Analysen utgår ifrån två olika scenarion. Det ena scenariot utgår från att arrendeavtalet gäller och avser tiden fram till utgången av 2027. I det andra scenariot har man utgått ifrån en bullersituation efter att arrendeavtalet löpt ut och verksamhetsutövaren inte längre har tillgång till viss mark söder om Terminalgatan.

Länsstyrelsen kan konstatera att bullerutredningen visar att riktvärdena i Boverkets rapport Omgivningsbuller från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär (Rapport 2020:8) inte går att klara för all bebyggelse i scenario 1. Detta då det framför allt är svårt att klara riktvärdena nattetid men också på grund av svårigheter att klara ljuddämpad sida där detta krävs för att ljudnivåerna ska vara lämpliga för bostadsändamål.



Länsstyrelsen påminner om att miljötillståndet är den rättsliga handling i form av ett beslut som har rättskraft vid bedömningar av om förhållandena på platsen lever upp till miljö- samt plan- och byggnadslagstiftningens bestämmelser om hälsoskydd. Ett civilrättsligt avtal som t ex reglerar strängare bullernivåer än vad som beviljats i miljötillståndet säkerställer inte att de civilrättsligt avtalade bullernivåerna efterlevs. Länsstyrelsen menar därför att bullerutredningen behöver utgå ifrån de villkor som miljötillståndet medger och utifrån dessa anpassa förslaget och åtgärder så att gällande riktvärden kan innehållas.

Länsstyrelsen menar att detta behöver förtydligas så att det av bullerutredningen framgår vilka bullernivåer planområdet utsätts för vid ett fullt utnyttjande av miljötillståndet. Vidare behöver bullerutredningen kompletteras med uppgifter kring bullerpåverkan av det villkor i miljötillståndet som medger högst 10 överskridanden av 70 dBA dygnet runt per vecka samt hur detta impulsartade ljud påverkar närliggande bostäder. Miljöförvaltningen vid Malmö stad kan ha kunskap om dessa störningar i sin roll som tillsynsmyndighet.

Fartygsanlöp till och från hamnen är inte inkluderade i beräkningsresultaten eftersom det inte igår i CMP:s bullervillkor. I planhandlingarna redogörs för resultatet av liknande utredningar av buller vid fartygsanlöp men det framgår inte hur dessa värden relaterar till den föreslagna bebyggelsen. Länsstyrelsen menar att det är viktigt att inkludera samtliga bullerkällor i hamnen för att få en sammanhängande bild av hur situationen ser ut kopplad till verksamhetsbuller, särskilt då bullernivåerna är höga och på ställen överskrider Boverkets riktlinjer för omgivningsbuller från industriell verksamhet och annan verksamhet med likartad ljudkaraktär vid bostadsbebyggelse.

Länsstyrelsen menar att kommunen måste visa att det går att klara Boverkets riktlinjer för den föreslagna bebyggelsen och att det är det fullt utnyttjade miljötillståndet som är dimensionerande för vilka bullernivåer som behöver utgöra indatan i analysen. Att kommunen har full rådgivning i frågan för att klara riktvärdena måste vara säkerställt då detaljplanen antas.

Utifrån detaljplanens nuvarande utformning menar Länsstyrelsen att planförslaget riskerar att bli olämpligt utifrån människors hälsa och säkerhet.

#### **Markföroreningar**

För området har en markundersökning tagits fram (Ramböll 2018-02-16). Enligt undersökningen förekommer sporadiskt förhöjda halter metaller inom det undersökta området. I plankartan har villkorsbestämmelse om att startbesked inte får ges förrän markföroreningar är avhjälpade införts.

Länsstyrelsen noterar att den östra delen av planområdet, strax söder om Stockholms kajen, inte omfattats av ovannämnda markundersökning. I dessa delar planeras bland annat för park, kontor, bostäder, centrum och skoländamål. Länsstyrelsen menar att hela planområdet behöver undersökas och bedömas. Det ska av planhandlingarna och utredning framgå vilka markföroreningar som är aktuella inom planområdet och vilka efterbehandlingsåtgärder som krävs för att göra marken lämplig för ändamålet. 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.

#### **Risker – verksamheter**

I planhandlingarna redogörs för resultatet av den riskanalys (Bricon 2019-04-18) som tagits fram i samband med den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen. I denna undersöks risker kopplade till Malmö rangerbangård. Enligt utredningen behöver inga skyddsåtgärder vidtas för planområdet. Länsstyrelsen delar denna bedömning men efterlyser ett förtydligande i



planhandlingarna om det finns ytterligare riskkällor i närheten av planområdet, t ex inom CMP:s område, samt om dessa skulle kunna utgöra en risk för planområdet.

### **Risk för översvämning**

Enligt planhandlingarna har kommunen utgått ifrån prognoser om havsvattenhöjning utifrån värsta utsläppscenario, motsvarande RCP 8.5 enligt IPCC, samt SMHI:s rapport om beräknade högsta havsvattenstånd fram till år 2100. Enligt detta scenario kan havsnivåhöjningen bli upp till en meter till år 2100. Om extrema väderförhållanden läggs till kan vattennivån komma upp till +3,4 meter. Sannolikheten för att kraftig nederbörd sammanfaller med tillfälligt höga vattenstånd bedöms av kommunen som mycket låg, däremot bedöms medelstora regn och medelhöga havsvattennivåer kunna sammanfalla under vår och höst. Planhandlingarna anges ha tagit höjd för att klara tillfälligt höjda havsvattennivåer fram till år 2100, därefter bedöms fortsatt stigande havsvattennivåer innebära en stor översvämningsrisk i kombination med 20- och 100-årshändelser. Länsstyrelsen vill poängtera att detta inte är det värsta scenariot enligt amerikanska NOAA, motsvarigheten till SMHI. NOAA anger att havets medelvattennivå kan stiga upp till 2,5 m fram till år 2100 och att det är 17% sannolikhet att havets medelvattennivå kan bli högre än 1 m fram till år 2100.

I planhandlingarna framgår även att detaljplanen möjliggör för en bebyggelse som har en förväntad livslängd som är betydligt längre än till år 2100. Länsstyrelsen menar att det därför är rimligt att risken för översvämning behöver beakta effekterna av ett förändrat klimat i ett tidsperspektiv som omfattar minst bebyggelsens förväntade livslängd, vilket i detta fall innebär att kommunen behöver ta höjd för fortsatt höjning av havsvattennivåer även efter 2100. Kommunen konstaterar i planhandlingarna att ett sammanhängande yttre kustskydd som skyddar mot havsvattenstånd som överstiger + 3,0 meter måste vara på plats under andra halvan av 2000-talet.

Länsstyrelsen anser att det inte är lämpligt att planlägga bebyggelse inom områden som är beroende av ett yttre kustskydd så länge dessa inte är preciserade, effektbeskrivna och att det har säkerställts att de är genomförbara. Länsstyrelsen menar därför att arbetet med ett yttre kustskydd behöver ha kommit längre för att det ska gå att göra en bedömning av lämpligheten och genomförbarheten. Så länge genomförandet av yttre skyddsbarriärer inte är säkerställt behöver kommunens planering därför förhålla sig till de skydd som finns vid planens antagande.

### **Länsstyrelsens rådgivning**

Följande synpunkter har koppling till Länsstyrelsens rådgivningsuppdrag enligt 5 kap. plan- och bygglagen.

### **Undersökning av betydande miljöpåverkan**

Utifrån aktuellt underlag menar Länsstyrelsen att ett genomförande av planförslaget skulle kunna riskera att medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken. Detta då detaljplanen anger förutsättningarna för att vidta åtgärder som kräver tillstånd för vattenverksamhet samt utifrån detaljplanens påverkan på riksintresse för kulturmiljövården. Länsstyrelsen råder därför kommunen att göra en strategisk miljöbedömning av aktuellt planförslag och att upprätta en miljökonsekvensbeskrivning enligt 6 kap. miljöbalken. Länsstyrelsen lämnar specifika råd avseende ett sådant miljöbedömningsarbete under rubriken Strategisk miljöbedömning nedan.



### **Strategisk miljöbedömning**

Avgränsningen av vad som ska ingå i MKB:n bör inledas tidigt i planarbetet. MKB:n är ett levande dokument under hela planarbetet och bör som sådan också kunna påverka planarbetet fram till antagandet.

Av planhandlingarna framgår att tillståndsansökan för vattenverksamhet kommer att löpa parallellt med planprocessen. Länsstyrelsen råder därför kommunen att inhämta den kunskap som framkommer i denna process och som är relevant för detaljplanen. Det kan också finnas frågor som behöver belysas i ett större sammanhang, exempelvis påverkan på kulturmiljövärden.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör synliggöra de avvägningar som skett och presentera olika förslag där ett förslag med minsta möjliga negativ påverkan väljs. I en MKB ska även resonemang om kompensationsåtgärder för de negativa konsekvenser som förslaget medför föras. Effekterna av en åtgärds påverkan av miljön, tillsammans med andra pågående, tidigare och framtida åtgärder, bör definieras.

### **Information om vattenverksamhet**

Parallellt med planarbetet avses tillstånd för vattenverksamhet sökas. Länsstyrelsen vill inför detta arbete ge några medskick. En uppgrumling kan medföra positiva biologiska effekter om denna leder till att ålgräs etablerar sig. I fortsatt beredning av vattenverksamheten bör man därför redogöra för åtgärder för att underlätta för ålgräs och annan biota att etablera sig eller redogöra för varför man inte bedömer att sådana åtgärder behövs. Vidare bör föroreningar i sediment som ska övertäckas analyseras enligt SGU 2017:12 angående organiska föreningar samt Naturvårdsverket rapport 4914 angående metaller. Ovannämnda rapporter gäller även vid analysen av utfyllnadsmassorna. Åtgärder för att hindra spridning av föroreningar och grumling vid arbete i vattenområdet (schaktning, utfyllnad etc) behöver också beskrivas. Likaså behöver åtgärder för att förhindra uppslipprande av övertäckta föroreningar redovisas. Vid beskrivning och inventering av akvatiska naturvärden bör gängse metoder användas.

### **Biotopskydd**

Länsstyrelsen efterlyser förtydliganden om kommunen bedömer att den träddad som enligt planbeskrivningen finns inom planområdet omfattas av de generella biotopskyddsbestämmelserna.

### **Fornlämningar**

Hela området norr om Norra Vallgatan i Malmö består av utfyllnader i havet. Det har dock visat sig att det under utfyllnaderna ibland råder utomordentliga bevaringsförhållanden för både äldre hamnanläggningar och mesolitiska lämningar. Om schaktningsarbeten ska gå djupare än fyllnadsmassorna ska Länsstyrelsens kulturmiljöenhet kontaktas då antikvarisk närvaro kan vara nödvändig.

### **Länsstyrelsens bedömning**

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende riksintresse kulturmiljövård, riksintresse kommunikation hamn, hälsa och säkerhet, markföroreningar samt risk för översvämning, varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10-11§§ PBL.



**Plankarta med planbestämmelser**

Höjdangivelse (plushöjder) är ett sätt att indikera att flera markanvändningar skall samsas om utrymmet i olika vågräta skikt. För markanvändning som innehåller slutna volymer, vanligtvis kvartersmark, bidrar övre och undre plushöjder i planen med önskvärd förutsägbarhet i en kommande eventuell 3D-fastighetsbildning. För gaturum (GATA2) eller vattenområden (W3), däremot, vilka är menade att vara den huvudsakliga markanvändningen är det tillräckligt att omnämna att dessa får underbyggas eller urholkas av annan markanvändning. Följaktligen bör det räcka med att höjdbestämma de urholkande markanvändningarna uppåt och nedåt, på samma sätt som gjorts för P2, P3.

Planbestämmelsen TORG1 förbryllar genom att ange att tekniska anläggningar får bilda enskilda fastigheter. Vilken sorts tekniska anläggningar är det fråga om? Rör det sig om allmänna tekniska anläggningar behöver det sannolikt inte bildas separata fastigheter för dessa, men om det är fråga om enskilda anläggningar så innehåller planbestämmelsen en intention att möjliggöra kvartersmark inom det område som utlagts som allmän plats, vilket innebär en svårighet. Planbestämmelsens intention behöver tydliggöras mycket bättre så att planen skapar eftersträvaransvärd förutsägbarhet.

På liknande sätt som ovan är planbestämmelse t<sub>1</sub> en krumelur med dålig förutsägbarhet i syfte att möjliggöra kvartersmarksfunktioner inom allmän plats. Det åsyftade påminner snarare om en teknisk anläggning i likhet med vad som regleras under bestämmelsen TORG1. Här föreslås istället en skrivning att inom ett avgränsat område av den allmänna platsmarken möjliggöra servitut för ett angivet maxantal specificerade enskilda funktioner av en angiven maximal yttorlek.

Planbestämmelse g<sub>2</sub> är onödig och kan tas bort. Antingen blir det aktuellt med gemensam förvaltning och då kan en gemensamhetsanläggning skapas även utan planbestämmelsen, eller så kommer garaget att drivas på annat sätt och då har planbestämmelsen ingen betydelse. Ifall g<sub>2</sub> ändå skall vara kvar så bör denna även införas inom den del av parkeringsgaraget som berör vattenområdet.

Planbestämmelse B1 bedöms vara onödig. Det framgår redan av bestämmelsetexten att kryssmark medger bostadskomplement.

Markanvändningen P1 behöver inte ställas inom parentes eftersom det inte behöver särskiljas som sekundär användning inom kvarteren. Till skillnad från inom allmän plats/vatten där P2/P3 korrekt anges med parenteser.

**Planbeskrivning**

3.3 Felskrivning första stycket: Hamnen 22:180 ska inte vara med, däremot Hamnen 22:188. I andra stycket bör även kostnader för inköp av allmän platsmark förtydligas.

3.4 För att undvika en dubbel redovisning kan innehållet i första stycket lämpligen arbetas samman med andra stycket enligt förslagen formulering nedan. Andra stycket innehåller en ovidkommande detaljeringsgrad som med största sannolikhet inte skulle överensstämja med den kommande fastighetsbildningen. Stycket i sin helhet föreslås ersättas med text om konsekvenser för fastigheter enligt nedan: ”



**Hamnen 22:3**

Den kommunala gatu- och parkmarksfastigheten Hamnen 22:3 kommer att avstå mark för att bilda kvartersmark för kontor, centrum, bostad m.m. på ömse sidor om kvarteret Bylgia, samt för bostadsändamål norr därom.

**Hamnen 22:137**

Denna kommunägda kvartersmarksfastighet erhåller mark från Hamnen 22:176 för att bilda ett kvarter för bostadsändamål men avstår även mark till lämplig kommunal gatu- och parkmarksfastighet för att bilda allmänna gator runt kvarteret.

Denna kommunägda kvartersmarksfastighet erhåller mark från Hamnen 22:176 för att bilda ett kvarter för bostadsändamål men avstår även mark till lämplig kommunal gatu- och parkmarksfastighet för att bilda allmänna gator runt kvarteret.

**Hamnen 22:164**

Denna kommunala exploateringsfastighet avstår markområden dels för att bilda kvartersmark inom flera av de planlagda kvarteren samt dels för att bilda större delen av planområdets allmänna platsmark och vattenområden. Eventuellt kan servitut 1280K-203/1988.1 för väg behöva omprövas när Hans Michelsensgatan får ny sträckning.

**Hamnen 22:176**

Denna kommunägda kvartersmarksfastighet avstår mark till Hamnen 22:137 i syfte att bilda ett sammanhållet kvarter för bostadsändamål. Resterande delar av fastigheten avstås till lämplig kommunal gatu- och parkmarksfastighet för att bilda allmän gatumark runt kvarteret.

**Hamnen 22:188**

Ett mindre markområde av Hamnen 22:188 överförs till lämplig kommunal gatu- och parkmarksfastighet för att bilda Hans Michelsensgatan. Eventuellt kan servitut 1280K-203/1988.1 för väg behöva omprövas när Hans Michelsensgatan får ny sträckning.

**Hamnen 22:191**

Denna kommunala exploateringsfastighet avstår mark för att bilda kvartersmark för kontors- och bostadsändamål m.m. Dessutom överförs mark till lämplig kommunal gatu- och parkmarksfastighet för att bilda allmänna gator.

**Vassen 2**

Den kommunägda industrifastigheten Vassen 2 avstår mark till lämplig kommunal gatu- och parkmarksfastighet för att bilda Hans Michelsensgatan.

**Vassen 3**

Denna kommunägda industrifastighet avstår mark till lämplig kommunal gatu- och parkmarksfastighet för att bilda Hans Michelsensgatan.

**Bylgia 1**

Denna kontorsfastighet kommer att avstå mark till lämplig kommunal gatu- och parkmarksfastighet samt avstår även mark till intilliggande kvarter i väster.

**Kattegatt 1**

En mindre del av industrifastigheten Kattegatt 1 avstår mark till lämplig kommunal gatu- och parkmarksfastighet för att bilda Hans Michelsensgatan. Detta kräver först ett upphävande av tomtindelning 1280K-380K för Kattegatt 1.



## **Smörkontrollen 1**

Fastigheten erhåller mark från Hamnen 22:164 för att utöka kvarteret samtidigt som ett mindre område överförs till lämplig kommunal gatu- och parkmarksfastighet för att bilda allmän gatumark.”

4.3 Under rubriken Övriga ekonomiska genomförandefrågor bör det även förtydligas att det tillkommer kostnader för kommunen för inköp och fastighetsreglering av allmän platsmark.

4.4 Andra stycket: Infoga även 3D-fastighetsbildning för ändamålet C2, centrumverksamhet. Planen bör inte rekommendera servitutsbildning eller ledningsrätt inom allmän platsmark eftersom ansvarig förvaltning generellt vill hantera rättigheterna inom allmän platsmark på annat sätt. Däremot bör såväl servitut som ledningsrätt rekommenderas för kvartersmark.

5.2 Andra stycket: Tag bort Hamnen 22:138 då denna fastighet är avregistrerad. Tredje stycket: Felaktigt att Malmö stad äger övriga fastigheter inom området. Kattegatt 1 ägs av NCC Property Tjugofem AB och Hamnen 22:188 ägs av Fastighetsaktiebolaget Stillman. Fjärde stycket: Eventuellt kan servitut 1280K-203/1988.1 för väg behöva omprövas när Hans Michelsensgatan får ny sträckning.

5.3 Andra stycket: DP 4790 omfattas inte av den nya detaljplanen. ÄDP 4892 finns inte, däremot ÄDp 4852. Även PL1143 och Dp4439 omfattas av den nya detaljplanen.

Tomtindelning 1280K-380K för Kattegatt 1 måste upphävas för att fastigheten ska kunna avstå mark. För att upphäva tomtindelningen måste hela Kattegatt 1 tas med i den nya detaljplanen, alternativt att tomtindelningen för resterande delar av fastigheten tas bort genom ett ÄDp-förfarande.

## **Kommunala och regionala organ**

**Kommunstyrelsen**, diarienummer SBN-2018-846-53:

Stadskontoret är grunden positiv till samrådsförslaget för vidareutveckling och förtätning av bostadsbebyggelse, arbetsplatser, service och olika vardagsfunktioner i Smörkajens kust- och stationsnära läge i nära anslutning till centralstationen. Det är även positivt med den höga ambitionen att knyta ihop området med övriga staden, förbättra och utveckla områdets service, strävan att till vara planområdets kulturvärden samt tillföra gröna och blåa rekreativa värden för malmöborna och stadens besökare.

Smörkajens läge och betydelse för hela Malmö och regionen som helhet är unik. När Västra Hamnen, Varvsstaden och Nyhamnen är fullt utbyggda kommer Malmö C att bli den underbara platsen i staden där flera boende och sysselsatta, inom en radie av en kilometer. Utöver det har Smörkajens närområde en stark entreprenöriell potential och ett varierat kultur- och stadsliv med gröna och blå strukturer, samt stadens mest dynamiska universitetsnod. Därtill kan även färdigställandet av Fehmarn Beltförbindelsen, framtida satsningar på höghastighetståg och Öresundsmetron, ökar såväl centralstationens och Smörkajens betydelse för både staden och regionens utveckling.

Malmöns roll som storstad är väsentlig och planering måste kunna möta både stadens och regionens tillväxt. De unika kommunikationerna som finns lokaliserade eller planeras i anslutning till Smörkajen så som kryssningstrafik, småbåtshamn, Öresundsmetro och centralstation förutsätter att planeringen tillvaratar potentialen att kunna utveckla Smörkajen till en lokal,



regional och internationell destination. Stadskontoret vill därmed poängtera att staden nu har en särskilt unik möjlighet att utveckla en ny urban del av city i Malmös mest attraktiva läge i centrala Malmö. Smörkajens strategiska läge ger goda möjligheter att för staden att utveckla området till att bli en del av Malmös stadskärna, utan även en urban mötesplats som drar folk från hela världen. Detta är en möjlighet som kanske aldrig återkommer.

### **Smörkajens övergripande struktur**

Detaljplanen är väldigt reglerad och det finns en risk att planen är för låst för att kunna möta marknadsförändringar över tid. Inte minst då platsspecifika förhållanden kan förändras över tid såsom att Malmö och stadskärnan växer och att det planeras att byggas en ny metrostation i närheten som kan förändra flödena. En i hög grad flexibel plan kan på ett bättre sätt skapa tilltro till marknadsaktörernas kreativitet och nytänkande. Inte minst då Malmö stad äger stora delar av marken inom Smörkajens detaljplan och att möjligheten då istället finns att säkra kvaliteter i samband med markanvisningar och kommande avtal. Ett större handlingsutrymme kan också möjliggöra mer hållbara lösningar i stadens tekniska försörjning.

Det har i arbetet med Smörkajen gjorts en handelsutredning från 2017 som beskriver ett nuläge för handels möjliga utveckling. Handelsutredningen saknar helt vision och utgår från ett nuläge och fångar inte framtid och tänkbara förändrade flöden. Förutsättningar för Malmös stadskärna och cityhandels utbredning kan eventuellt bli annorlunda när Malmö växer och en metrostation byggs inom Nyhamnen och även i förhållande till den centrumnära kopplingen till Malmö C och Malmös befintliga handelsstråk mot Triangeln. Här är det önskvärt att analysen kompletteras med scenarioanalys för att öppna upp för marknadsförutsättningar och flöden kan förändras över tid och att planen därför i sin nuvarande utformning potentiellt kan försvåra för framtida utveckling. Inte minst med tanke på att Smörkajen utgör en väsentlig del av Nyhamnens primära läge för handel och besöksnäring.

Detaljplanen saknar koppling till Malmö universitets "Campusplan 2040", där Smörkajen betraktas vara en del av universitetets influensområde för campusområdet. Redan idag utgör Malmö universitet och World Maritime University stadens mest dynamiska universitetsnod. Utöver det ska en del av Lunds universitet (Teaterhögskolan, Musikhögskolan och Danshögskolan) flytta in i Varvsstaden år 2025. Studenter och forskare bidrar till underlag för handel och kommersiell service, samt gynnar ett rikt stadsliv, kultur och nöjesutbud. Samtidigt ställer det krav på stadsmiljöer och ett varierat utbud av bostäder som kan hållbarställa studenters och forskares kreativitet och efterfrågan. Här är det önskvärt att universitetets framträdande roll i staden beaktas tydligare i planeringen av Smörkajen, exempelvis genom att möjliggöra hyresrätter och studentboendekoncept inom detaljplanen.

### **Bebyggelse**

Generellt skapar en reglering i våningsantal istället för byggnadshöjd (nockhöjd) möjlighet att identifiera kreativa alternativa byggnadslösningar, såsom val av otraditionella byggnadsmaterial som frångår systemlösningar. Det underlättar också för en bred allmänhet att förstå planens begränsningar. Med erfarenheter från Västar Hamnens senare utveckling krävs det antingen andra typer av processer för att säkra kvaliteter i det som byggs med målet att skapa en internationell destination och en utvidgning av stadskärnan.

Detaljplanen bör i sin helhet överväga möjlighet att bygga högre på de platser där man bedömt att det är möjligt med hänsyn till helheten och marknadens förväntningar samt öppna upp för högre exploateringsgrad/tal. Smörkajens mark är Malmös attraktivaste som bör möjliggöra en högre täthetsgrad än planens nuvarande reglering, En högsta möjliga byggnadshöjd i en mindre



del innebär i planen ca 20 våningar (66 meter) och antagligen lägre med tanke på att denna del innehåller både lokaler och bostäder, i andra delar möjliggör exempelvis planen begränsningar som motsvarar 4-6 våningar (17-20 meter).

#### **Trafik**

Trafikanalysen tar inte i tillräckligt hög grad hänsyn till trafiktappar på Hans Michelsensgatan i förhållande till arbetspendling till och från Västra Hamnen. Det saknas också fördjupad analys av framtida godsflöden inom detaljplanen. En tillgänglighet för framtida servicetrafik inom området behöver också säkras.

**Tekniska nämnden**, diarienummer SBN-2018-846-86:

#### **Sammanfattning**

Fastighet- och gatukontoret har arbetat tätt tillsammans med stadsbyggnadskontoret vid framtagande av aktuella planhandlingar.

Det är en stor och komplex plan som utgör en viktig del av förverkligandet av Nyhamnen. Tekniska nämnden har därför en del synpunkter och förslag inför det fortsatta planarbetet. Synpunkterna berör främst trafik, parkering och angöring, bevarandet av bilramp, kajkonstruktioner samt byggnader på allmän plats.

#### **Plankartan**

Den gång- och cykelbro som möjliggörs och finns med i illustrationskartan kan komma att påverka möjligheten för större båtar inne i hamnbassängen. Om det inte finns möjlighet att öppna denna bro (eller om brokonstruktionen på annat sätt hindrar passage) kommer nuvarande båtar Prins Bernhard, Blåbåten, Tintin och Johanne inte längre kunna vara kvar i hamnbassängen. Frågan behöver utredas vidare.

Enligt detaljplan ska den befintliga bilrampen, belägen intill den kommande parken, i vissa delar bevaras. De delar som inte kommer att bevaras enligt planförslaget är dels stålkonstruktionen på bilrampens västra sida dels landfästet på bilrampens östra sida. Bilrampen kommer att ligga på allmän platsmark, vilket medför att fastighets- och gatu-kontoret kommer att ansvara för driften. Det behövs vidare interna utredningar inom fastighets- och gatukontoret avseende vilka kostnader i förhållande till drift och underhåll som är kopplade till rampen samt därutöver även kostnaden avseende att ställa rampen i ordning till dess tilltänkta funktion. Det måste säkerställas att rampen klarar de krav som ställs på allmän platsmark avseende exempelvis tillgänglighet och fallskydd.

Enligt planförslaget ska inte landfästet till bilrampen, belägen på dess östra sida, bevaras. Landfästet utgör en motvikt till bilrampen. Tas landfästet bort behöver en ny motvikt anläggas i samma storleksordning som den som finns idag. Intentionen har varit att en ny motvikt ska anläggas som en trappa likt det som visas i illustrationsförslaget. Det behöver dock vidare utredas var och hur denna motvikt ska anläggas för att inte bilrampens bevarande ska bli dyrare än vad som planerats. Det är även oklart om det tillkommande landfästet kan rymmas inom användningsområdet för PARK. Detta kan medföra att området för PARK behöver göras någon meter större vilket kan komma att påverka byggrätterna i detaljplanens östra del. Sammantaget är det i dagsläget inte utrett om rampen kan bevaras i enlighet med planens intentioner och frågan behöver utredas ytterligare.

Planförslaget anger inte rivningsförbud på stålkonstruktionerna intill den kommande parken, dels den västra delen av bilrampen dels tågklafframpen. Det har förekommit diskussioner om att även



bevara dessa stålkonstruktioner. Tekniska nämnden vill dock framföra att det inte är aktuellt att bevara dessa. Samtliga stålkonstruktioner står under hydrauliskt tryck med olja och skulle i framtiden medföra höga drift- och underhållskostnader. För att inte försena projektets tidplan behöver dessa stålkonstruktioner rivas under början av 2021 för att senare kunna gå igång med marksanering.

Sjöfartsverkets lotsbåtar är idag belägna intill kaj där uppfyllnad ska ske. Diskussioner har förts med Sjöfartsverket kring att hitta en alternativ plats för deras båtar och tillhörande verksamhet. Förslag finns att lotsbåtarna, samt tillhörande verksamhet med bodar, ska flyttas till Ångbåtsbron. Ett förtydligande avseende detta bör föras in i plankartan – lämpligtvis bör W1 även innebära att man får anlägga kaj och angöra med båt. Nämnda framgår inte heller i planbeskrivningen.

På illustrationskartan är mindre byggnader utritade längs med Skeppsbrokajen samt under rampen i parken. I plankartan är dessa platser reglerade som allmän plats. Tekniska nämnden bedömer att byggnadsfrågorna inte kan lösas genom egenskapsbestämmelser på allmän platsmark utan att dessa bör anläggas på kvartersmark. Egenskapsbestämmelserna för kvartersmarken avseende byggnaderna bör i så fall preciseras med maxyta, maxantal och totalhöjd för byggnader som är tänka på kajen. Det är viktigt att det i planen tydligt framgår vilka förutsättningar som finns både för den som ska bedriva verksamhet och för boende och andra verksamheter i närområdet.

För belamring på allmän platsmark krävs i regel polistillstånd, men då det finns en egenskapsbestämmelse som tillåter byggnation kommer denna anses ingå i den allmänna platsens ändamål. Detta innebär att nyttjandet av byggnad behöver regleras på annat sätt. Att lösa frågan genom upplåtelse av allmän plats genom avtal enligt plan anses inte lämpligt då rättsläget är osäkert. Om byggnaderna planläggs på allmän plats innebär det att det föreligger stor risk för att permanenta verksamheter inte etableras längs Skeppsbrokajen eller under rampen i parken.

Ett annan konsekvens av att planlägga byggnaderna på allmän plats är att ytor för parkering inte kommer kunna upplåtas i anslutning till byggnaden. Inte heller kommer infart till byggnaden för att möjliggöra varutransporter kunna garanteras. Om man istället i detalj-planen anger specifika områden som kvartersmark kommer dessa problem inte uppstå.

Enligt planbeskrivningen avsätts fyra ytor för nätstationer (E) medan det på plankartan endast finns en utritad inom kvartersmark. Planbestämmelsen TORG1 anger att tekniska anläggning får finnas inom användningsområdet. Detta är inte möjligt eftersom denna typ av tekniska anläggningar, nätstation, inte är tillåtet på allmän plats utan ska placeras på kvartersmark.

Ytor för leveranser och sophantering till de verksamheter som är placerade i vattnet samt lotsbåtarna behöver utredas vidare i det fortsatta planarbetet. Det bör i samband med detta specificeras vad som menas med bryggor och vilken typ av bryggor som kan bli aktuellt.

Kvartersgränsen närmast Universitetsbron måste flyttas in 1,5 m då den inskränker på vägreservatet som gjordes för att säkra eventuell breddning av Universitetsbro i framtiden (enligt gällande detaljplan). Förgårdsmarken framför fastigheten ska dimensioneras för att klara tunga fordon vid behov av underhåll av fasaden exempelvis fönsterputs med mera. Hans Michelsensgatan får inte användas för dessa åtgärder.

### **Illustrationskartan**

Det står fel namn på gatorna i illustrationskartan. Utställningsgatan och Stormgatan ska byta plats i illustrationskartan.



Det kommer att vara trångt mellan det planerade cykelstråket och den SV byggrätten, mot Universitetsbron, och det är inte säkert att placeringen av cykelstråket blir den som ritats i illustrationskartan. Cykelstråkets sträckning behöver utredas vidare för att skapa en trafiksäker korsning.

Det bör framgå att den mindre illustrationen i illustrationskartan är en visionsbild från FÖP:en. Det bör också övervägas att istället placera denna illustration i planbeskrivningen för att öka tydligheten.

#### **Trafik, parkering och angöring**

Det bör övervägas att studera rörelsestråken till och från Smörkajen till exempelvis Malmö C. Det behövs därutöver en övergripande strategi för rörelsestråken och målpunkter. I illustration 13 saknas till exempel rörelsevägar för de gående. Det är viktigt att rörelsemönster och målpunkter framgår för att få genomslag i nästkommande detaljplaner. Det behöver förtydligas att gatan på den östra sidan av Skeppsbrokajen blir en gångfartsgata som inte är tänkt för genomgående trafik.

Det framgår inte tydligt av planhandlingarna hur PRH-platser är tänka att hanteras. Detta bör preciseras.

Cykelparkering kring den SV byggrätten är mycket liten i förhållande till det som planeras i byggnaden (öppen och publik verksamhet). Här kommer cykelrörelserna och besökarna att vara många och då behöver det finnas lättillgänglig cykelparkering som inte hindrar flödet vidare mot Universitetsbron. Cykelparkeringen skall placeras på kvartersmark och tillräcklig förgårdsmark bör avsättas för detta.

En parkeringsutredning över hela Nyhamnen, där behov och lokaliseringar preciseras, behöver genomföras för att ge en bättre helhetssyn.

Allmän gata kan nyttjas för angöring om det ur regleringssynpunkt är tillåtet vid tidpunkten, men det är inte garanterat att denna möjlighet kvarstår. Detta eftersom Tekniska nämnden har mandat att förändra gatornas användning över tid. Det går att i detaljplan uttrycka som rekommendation eller önskemål, men inte en garanti. Angöringsfickor bör inte heller förläggas så att det kräver och uppmuntrar fordon att frekvent korsa ett kollektivkörfält då det motverkar regleringens syfte.

Uppställning för Räddningstjänst och avfallsfordon kan inte heller, av samma anledningar som angöring, garanteras i gatan över tid.

#### **P-garage under vatten**

Rörelse från p-garage till Smörkajen kommer att skapa fotgängarströmmar och det är viktigt att dessa strömmar inte hindras av nedfartens placering. Ytterligare utredningar avseende detta förespråkas.

Mindre byggnader för trapphus, hiss och vindskydd bedöms kunna placeras på allmän plats med en planbestämmelse. I planförslaget finns en administrativ bestämmelse om markreservat (t1) på GATA vars syfte är att säkra tillgången till byggnader med hiss och/eller trappor från och till parkeringsgaraget. För att förtydliga planen intention kan denna bestämmelse ersättas av en egenskapsbestämmelse för allmän plats.

Då parkeringsgaraget även sträcker sig in under allmän gata vill Teknisk nämnden förtydliga att detta kommer att innebära att garagets konstruktion måste klara de krav som finns avseende bland annat bärighet. Detta behöver även säkerställas med egenskapsbestämmelse i plankartan.



## Byggrätter

Den norra byggrätten på Smörkajen är belägen direkt intill vattnet. Detta går emot hur staden tidigare arbetet med kajer och allmänhetens tillträde till dessa och behöver därför studeras vidare. Allmänheten skall kunna ta sig runt Smörkajen längs havet på allmän platsmark. Det måste vara en förutsättning att kajkonstruktionen och byggnadens konstruktion är fristående från varandra (detta gäller samtliga kajer inom planområdet). Detta kan till exempel påverka läget och/eller storleken för byggrätten.

Den östra byggrätten, vid Stockholmskajen i detaljplanen är smal och kan bli svår att genomföra avseende både kontor och bostäder. Detta behöver studeras vidare i det fortsatta planarbetet.

## Planbeskrivningen

Det bör i planbeskrivningen tydligare beskrivas vad som avses med strand.

Parken anges, på sidan 9, som den största parken men då det är den enda parken i planområdet borde detta i stället framgå. Det bör också framgå att parken är tänkt att anknyta till ett grönt stråk på den södra sidan av Hans Michelsensgatan.

Mötesplats 3, på sidan 10, beskrivs som ”övergång mellan olika trafikslag skapar goda förutsättningar för en entréplats vid havet”. Med tanke på den begränsade ytan som blir allmän platsmark kan detta vara svårt att genomföra.

På sidan 14 anges att parken är belägen i ett bullerskyddat läge. En bullerutredning för vistelsemiljö i parken bör göras. Malmö har idag flera centrala parker som är bullerstörda, här går att referera till FÖP s 34-37.

Då trafikdagvatten längs med Hans Michelsensgatan måste renas innan det leds ner i ledningssystemet innebär det att mycket lite utrymme kommer medges för angöring.

På sidan 19 bör det förtydligas vilken p-norm som använts i beräkning till detaljplanen. Det kan också vara bra att precisera hur stor del som skall samnyttjas.

Om det skall vara centrumverksamhet i stora delar av bottenvåningarna bör siffran om 1 % vara betydligt högre avseende tunga transporter. Transporter behöver ske även till centrumverksamhet.

Det bör precisera hur cykelparkering enligt normen skall lösas och placeras.

Angående dagvatten på sidan 20, så bör andra lösningar än skålformad lågpunkt i parken användas. Det är bättre att leda vattnet ut i havet.

Avfallshanteringen som beskrivs på sidan 21 behöver, i samsyn med VA Syd, utredas ytterligare. Det behöver klargöras vad staden har för intentioner i området avseende avfall.

Bullerutredning, beskriven på sidan 32-33, visar på alldeles för höga bullernivåer framförallt i den södra delen av det område som planeras för park. Detta behöver utredas vidare.

Angående konsekvenser för fastigheter på sidan 41 behöver servitut, 203/1988.1, för väg, till förmån för fastigheten Hamnen 22:188.1, omprövas.

Angående vattenverksamhet på sidan 45 så behöver det förtydligas vad som ingår i ansökan om vattenverksamhet och vad följderna leder till. Fastighet- och gatukontoret kan bistå med material. Likaså behöver kartan avseende ansökan om vattenverksamhet, på sidan 44, uppdateras.



På sidan 47 behöver plandata och fastighetsägare gås igenom då det förekommer flera felaktigheter.

Vi har enligt lag skyldighet att förhålla oss till barnkonventionen i stadsplanering. Hur kommer detta in i planarbetet? Detta nämns i FÖP:en på sidan 36. I samrådsförslaget nämns på s. 42 att barn p g a närhet till vatten och trafik av säkerhetsskäl kommer kräva vuxet sällskap. Det är viktigt att få med barnperspektivet och skapa platser och miljöer där barn kan röra sig fritt och har tillgång till staden.

### **Markmiljö**

Enligt planhandlingen framgår det tydligt hur föroreningar ska hanteras vid anläggandet av parkeringsgaraget under vattnet. Det är dock otydligt hur föroreningar inom det övriga planområdet ska hanteras. Hantering av markföroreningar inom planområdet behöver förtydligas i planbeskrivningen.

### **Miljönämnden, diarienummer SBN-2018-846-80:**

Miljönämnden tillstyrker förslaget till detaljplan.

Miljönämnden har dock följande synpunkter som bör beaktas i det fortsatta arbetet med planförslaget:

Luftkvalitet: Planbeskrivningen behöver kompletteras med information om att luftintag för byggnader längs Hans Michelsensgatan ska ske från sida med lägst luftföroreningshalter.

Föroreningar i mark, grundvatten och byggnader: Eventuella föroreningar i mark är inte tillräckligt utredda i förhållande till föreslagen markanvändning. Dessutom behöver planbeskrivningen kompletteras med information om möjliga föroreningar i befintliga byggnader.

Omgivningsbuller: Zonindelning för bostäder är i planbeskrivningen till viss del vilseledande och behöver uppdateras. Buller från fartygsanlöp och lotsverksamhet inkluderas inte i bullerkartläggningen, vilket leder till en felkälla i den redovisade bullerbilden. För att hantera risker för påverkan av lågfrekvent buller behöver planbeskrivningen inkludera att akustiker bör kontaktas för att dimensionera fasader så att samtliga inomhusriktnivåer uppnås. En del bostäder kan utsättas för industribuller från ena sidan och trafikbuller från den andra, vilket betyder att det inte är möjligt att få tillgång till en luddämpad sida. Plankartan behöver begränsa bostäder till de våningshöjder där en luddämpad sida kan uppnås.

Miljönämnden vill framföra synpunkter inom följande områden.

### **Luftkvalitet**

Miljökvalitetsnormen för NO<sub>2</sub> riskerar inte att överskridas. Planbeskrivningen konstaterar att miljökvalitetsmålet riskerar att överskridas på huvudgatorna. Detta på grund av att Hans Michelsensgatan stängs in genom tillkommande bebyggelse och luftutväxling i gaturummet begränsas. Miljönämnden anser därför att planbeskrivningen bör kompletteras för byggnader utmed Hans Michelsensgatan med följande text: ”I första hand bör uteluft hämtas från den minst trafikpåverkade sidan av huset. Går inte det bör intaget ligga i taknivå för att helt undvika trafikutsläppens instängningseffekt i gaturummet. Möjligheten att centralt stänga av ventilation ska finnas i de fall där mekanisk ventilation kommer att anordnas.”



### **Föroreningar i mark, grundvatten och byggnader**

Eventuella föroreningar i mark är inte tillräckligt utredda i förhållande till föreslagen markanvändning. En översiktlig mark- och grundvattenundersökning har genomförts. Föroreningar har kunnat identifieras men dessa är inte avgränsade i djup- eller sidled. Samtidigt har fastighets- och gatukontoret gjort ekonomiska beräkningar för saneringsbehovet med utgångspunkt i diverse scenarier för olika föroreningsgrader. Dessa visar att även i ett värsta fall bedöms det ekonomiskt rimligt att exploatera området enligt planförslaget.

Planbeskrivningens resonemang kring föroreningssituationen i byggnader, det vill säga att byggnader används idag och att en provtagning i värsta fall skulle betyda att byggnader eventuellt behöver rivas, är inte tillräckligt enligt miljöbalkens mening. En nyupprättad detaljplan behöver visa att föreslagen markanvändning inte ger upphov till risk för människors hälsa; vilket inkluderar även befintliga byggnader. Planbeskrivningen behöver därför kompletteras med information om möjliga föroreningar i befintliga byggnader. Viss information finns hos miljöförvaltningen. Till exempel har byggnaden på fastigheten Bylgia 1 undersökts för PCB, med negativa provsvar (MN-2020-5173).

### **Miljöfarlig och störande verksamhet**

Skyddsavstånd till rangerbangården beaktas i och med att planområdet är tillräckligt långt ifrån den delen av rangerbangården där farligt gods hanteras. Likaså hålls uppmärksamhetsavståndet till andra verksamheter i norra hamnen med god marginal.

Miljönämnden gör bedömningen att den planerade bebyggelsen sker efter dialog och i enlighet med CMPs önskade utveckling, då CMP och fastighets- och gatukontoret har slutit ett civilrättsligt avtal med innebörd att CMP drar sig tillbaka från områden som ligger närmast Smörkajen innan gällande nyttjandavtal upphör 2027. Det bör dock förtydligas att det civilrättsliga avtalet inte har någon rättslig påverkan på miljöförvaltningens tillsyn eller de rättsliga förutsättningarna för exempelvis förnyat miljötillstånd.

### **Omgivningsbuller**

Miljönämnden håller i vissa delar inte med stadsbyggnadskontorets bedömning kring lämpligheten att bygga bostäder.

### **Buller från industrier**

Fastighets- och gatukontoret har ingått ett civilrättsligt avtal med CMP där CMP åtar sig att begränsa sin verksamhet närmast planområdet. Med utgång av 2027 upphör arrendeavtalet mellan Malmö stad och CMP och verksamheten upphör i den delen som omfattas av det civilrättsliga avtalet. Bullersituationen kan därmed förväntas att bli bättre från 2028. Samtidigt kan de första bostäderna bli inflyttningsklara redan 2025. Därmed finns ett tidsintervall där boende kan utsättas för högre bullernivåer, till och med till den nivå där bostäder blir olämpliga enligt Boverkets vägledning om industribuller. Det finns idag varken bedömningsgrunder eller praxis som möjliggör temporära undantag där högre bullernivåer kan accepteras samtidigt som hälsoperspektivet beaktas. En rimlig förutsättning är därför att god ljudmiljö enligt Boverkets vägledning om industribuller ska klaras även innan 2027.

Stadsbyggnadskontoret borde överväga möjligheten att försena inflyttningen till 2032 om inte CMP har möjlighet att flytta sin verksamhet ett år tidigare.

I slutsatserna av bullerutredningen anser utredningskonsulten att ett mindre överskridande av bullerriktvärdena i Zon B enligt Boverkets vägledning om industribuller ändå skulle kunna vara



rimligt för att påstå att byggnaden hamnar i Zon B. Miljönämnden vill påpeka att det inte finns några sådana undantag specificerade i Boverkets vägledning. En bedömning av möjligheten till åtgärder, alternativt lämpligheten för bostadsbebyggelse, kan ändå göras i det enskilda fallet för en bostad som är indelad i Zon C, även om bostäder inte bör byggas i Zon C enligt vägledningen.

Buller från fartyg i rörelse (fartygsanlöp) räknas inte som en del av CMPs verksamhetsbuller men kan ändå påverka planområdet med omgivningsbuller. Av planbeskrivningen framgår att lotsbåtstrafiken samt fartygsanlöp till kajerna norr om området inte har inkluderats i beräkningarna för trafik- eller industribuller. Från tidigare utredningar i andra kommuner bedömer bullerkonsulten att källjudet från fartygen i drift är så lågt i förhållande till källjudet som uppkommer när fartygen står vid kaj att ljudet kan exkluderas. Då ljudet från kryssningsfartyg, lotsbåtstrafik och andra fartygsanlöp inte uppmätts i detta enskilda fall samt att ljudutbredningen inte beräknats, medför det en viss felkälla i den redovisade bullerbilden.

Miljönämnden anser att lotsbåtstrafikens påverkan på omgivningen inte ska underskattas och att anlöp är så pass förekommande att de inte i den bemärkelsen kan jämföras med utryckningsfordon (polis, ambulans m.m.). I snitt sker 1150–1450 anlöp med lots på Malmö hamn samt ca 1000 genomfartsturer i Öresund per år. Vart och ett av dessa tillfällen ger upphov till två lotsbåtsrörelser (vid utfärd och vid hemkomst) från respektive till Kaj 501 precis intill Smörkajen. Miljönämnden anser därför att dessa anlöp behöver inkluderas i bullerutredningen, alternativt att lotsbåtarna flyttas längre bort från planområdet.

#### **Lågfrekvent buller**

För lågfrekvent buller finns inga riktvärden för utomhusbuller, utan endast Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus. Miljönämnden vill påpeka att detta är en aspekt som är relativt outforskad och att kunskap saknas. Miljönämnden menar att bullerutredningens rekommendation ska tilläggas i planbeskrivningen om att ”akustiker bör under alla omständigheter kontaktas för att dimensionera fasad så att den uppnår samtliga inomhusriktvärden”.

#### **Omgivningsbuller**

Syftet med att omgivningsbuller ska beaktas i planeringen är att olika typer av buller sammanvägs. Detta behöver även ske när en bostad utsätts av industribuller från ena sidan (norr i detta fall) och trafikbuller från en annan (söder i detta fall). Om riktvärden för en typ av buller överskrids krävs det en ljuddämpad sida. Enligt Boverkets vägledning om industribuller gäller 45 dBA nattetid på den så kallade ljuddämpade sidan. För de punkthus som norrifrån utsätts för industribullernivåer som uppnår Zon B ska alltså en tyst sida finnas där 45 dBA klaras nattetid (oavsett om det är från industri- eller trafikbuller), inte 55 dBA som förordningen om trafikbuller kräver för en ljuddämpad sida. Bullerutredningen visar dock att bullernivåer från trafik på Hans Michelsensgatan ligger på över 60 dBA på två meters höjd. Detta är problematiskt för bostäder i kvarter 6 och 8 i plankartan (hus 9, 10 och 11 i bullerutredningen). Med tanke på den tillåtna höjden av dessa byggnader anser miljönämnden att markanvändningen B kan tillåtas endast på de våningshöjder där trafikbullernivåer ger utrymme för en ljuddämpad sida. Vidare innebär detta också att det i bygglovskedet bör beaktas att bostäderna i dessa kvarter behöver vara genomgående för att få tillgång till den ljuddämpade sidan.

#### **Sammanfattning**

Miljönämnden anser att kapitlet omgivningsbuller behöver revideras för att sammanväga alla typer av buller för alla byggnadskroppar, att redovisa vilka bostäder som inte uppfyller kravet på



en tyst sida samt att införa åtgärder så att kraven och riktlinjer om omgivningsbuller uppfylls, även efter 2027.

#### **Radon**

Planområdet ligger inom normalrisk för markradon. Byggnation behöver därför utföras radonsäkrat.

#### **Dagvatten**

Dagvattenhantering beskrivs tillräckligt i planhandlingarna. Som det framgår i underlagsmaterialet PM Dagvattenrening Smörkajen koncept skulle planbeskrivningen kunna förtydliga att dagvatten av olika kvalitet, till exempel om dagvattnet kommer från tak eller trafikerade gator, behöver hanteras separat för att möjliggöra lämplig rening.

Miljönämnden instämmer i bedömningen att en uppgrundning av hamnbassängen från 7-8 meter till 3-4 meter förmodligen kommer att gynna den marinbiologiska mångfalden.

#### **Fritidsnämnden, diarienummer SBN-2018-846-59:**

I planförslaget anges ett antal grundläggande värden, förankrade i de globala hållbarhetsmålen (Agenda 2030), för Smörkajen som ska säkerställa god hälsa och minimera miljöpåverkan under utvecklandet av området. Med dessa värden i åtanke vill fritidsnämnden lämna följande synpunkter:

Nämnden ser positivt på utvecklandet av ett större parkområde och sättet som det skapar förutsättningar för rörelse och rekreation i närområdet. Parken bör utformas så att det finns möjlighet till både spontan och mer organiserad fysisk aktivitet. Tillgång till fysisk aktivitet i närområdet minskar onödiga transporter vilket i sin tur bidrar till att öka trafiksäkerheten i området.

Nämnden ser positivt på att gång- och cykeltrafik prioriteras i planområdet ur ett hälso- och rörelseperspektiv. På så vis skapas bättre förutsättningar för malmöbor att välja fysiskt aktiva transporter.

I planbeskrivningen anges att de nya mötesplatserna som ska utvecklas i planområdet kommer erbjuda olika upplevelser och användningsområden bland annat utsiktsplatser, platser för tillfälliga aktiviteter, för picknick, solbad, serveringar med mera. Nämnden instämmer i vikten av att människor kan mötas och samlas spontant på det här sättet, men man får samtidigt inte glömma bort det parallella värdet av att kunna samlas planerat och organiserat runt gemensamma fritidsintressen eller erfarenheter. Nämnden vill här understryka vikten av att skapa förutsättningar för ett aktivt föreningsliv i detta nya område (Nyhamnen). Lokalt placerade föreningslokaler och aktivitetsytor innebär ökade möjligheter att etablera eller upprätthålla ett föreningsliv som på ett effektivt sätt kan engagera de människor som bor i det aktuella området.

Nämnden ser positivt på utvecklandet av Nyhamnsbassängen och ökade möjligheter till bad och andra vattensporter.

#### **Servicenämnden, diarienummer SBN-2018-846-84:**

Servicenämnden ställer sig positivt till detaljplanens syfte men vill uppmärksamma att när det gäller den planerade nya gång- och cykelbron, söder om Universitetsbron mellan Skeppsbrokajen och Hjälmarekajen, så behöver sektionerna för gång och cykelfält vara utformade så att skötsel kan ske med normala maskiner som ingår i avdelningen kommuntekniks befintliga bestånd. Vad



gäller bredden på sektionerna ska framförallt framkomlighet för snö- och halkbekämpningsfordon beaktas. För att få effektiv och säker vinterväghållning bör bron med tillfartsvägar ingå i en normal vinterväghållningsslinga för området.

Kör- och gångytorna ska inte kräva annan eller speciellt halkbekämpningsfordon än normala broar för ändamålet samt att konstruktionen i sin helhet kan halkbekämpas med det Malmö stad använder det vill säga vägsalt alternativt singel. Bron vid Malmö Live är byggd med yta av rostfri stålplåt och vid Börshuset, Bagers bro, är det ”plast”-plankor som ytmaterial. Båda broarna har material som påverkar normal vinterdrift både vad gäller hur/när frosten biter på och hur de får halkbekämpas. Betongytan på Kaptensbron glättades vid anläggandet vilket gör att den är ovanligt hal för fotgängare vid snöslask.

#### **Kulturnämnden - Malmö Muséer, diarienummer SBN-2018-846-85:**

Kulturnämnden ställer sig i huvudsak positiv till ambitionerna och syftet med detaljplanen. Vidare är kulturnämnden positiv till att planen säkerställer skydd av kulturhistoriskt värdefulla byggnader och hamnanläggningar samt att planen skapar förutsättningar för kultur kopplat till såväl grönstrukturer som äldre hamnstrukturer. Kulturnämnden menar dock att resonemangen om kulturens och kulturmiljöns betydelse för platsens utveckling bör få större genomslag i planförslaget. Om inte detta sker finns risk för att betydande kulturmiljövärden går förlorade och därmed möjligheten att låta kulturmiljön skapa kvaliteter i de nya områden som växer fram.

Kulturmiljön är ett allmänt intresse och en resurs som bidrar till både attraktivitet och identitet i staden. Kulturmiljön skapar förankring och tillför en historisk dimension som är viktig för en hållbar utveckling av staden. Särskilt i utvecklingsområden där nya stadsmiljöer ska växa fram och där kulturmiljön kan bidra till att skapa en förankring till platsen, men också i mer vardagliga och välkända miljöer. Kulturmiljön är därtill en viktig resurs för Malmö som besöksmål.

Att ha kulturmiljön som utgångspunkt i den fortsatta utvecklingen av Nyhamnen kan tillföra många vinster och kvaliteter till staden. I Nyhamnen finns dessutom möjligheter att utveckla kulturlivet i spännande och kulturhistoriskt värdefulla industrimiljöer samtidigt som berättelsen om Malmö som industri- och hamnstad synliggörs.

De fysiska strukturer som berörs av planförslaget utgör delar av hamnanläggningens relativt tidiga och småskaliga utveckling under andra halvan av 1800-talet i samband med järnvägens utbyggnad. Därtill är strukturerna viktiga beståndsdelar i berättelsen om Malmö som en av Sveriges viktigaste hamn- och kommunikationsstäder över tid. Kopplingarna mellan byggnader, funktioner och vattenrummen är tydliga och strukturerna ger goda möjligheter till läsbarhet av platsens utveckling. I relation till den fortsatta utvecklingen av Nyhamnen menar kulturnämnden att planförslaget behöver ta större hänsyn till strukturerna och kulturmiljön på platsen. Det bör finnas goda möjligheter att utveckla platsen utan att kulturvärden går förlorade. I de hamnmiljöer som kvarstår att utveckla i Nyhamnen finns inte samma tydliga och småskaliga strukturer att ta hänsyn till, varför förutsättningarna till en mer extensiv utveckling där bedöms som bättre.

Kulturnämnden anser vidare att planförslaget bör ta ställning till vilka behov och möjligheter det finns för kultur i området. Möjligheterna som planen medför, att upplåta ytor i anslutning till den bevarade bilrampen, är positiva och har en potential att stärka närvaron av fria kulturaktörer i området. Utöver detta anser kulturnämnden att det bör framgå av planhandlingarna vilka övriga behov av kultur det finns inom området. Ett resonemang om detta är viktigt också utifrån den fortsatta utvecklingen av Nyhamnen.



### **Riksintresse för kulturmiljövården**

Stora delar av den befintliga hamnsstrukturen ingår i riksintresseområde för kulturmiljövården. Kulturnämnden anser att konsekvenserna för de utpekade värdena inom riksintresset behöver utvecklas innan ställningstagande om påtaglig skada kan göras. De värden som utgör grunden för utpekandet av riksintresset kommer till stor del att försvinna i samband med genomförandet av detaljplanen.

### **Förskolenämnden, diarienummer SBN-2018-846-82:**

Föreliggande förslag till detaljplan utgör det första steget i utvecklingen av Nyhamnen, från ett område som idag framförallt präglas av industri och hamnverksamhet, till en funktionsblandad och tät stadsdel i centrala Malmö. Förskolenämnden ställer sig positiv till föreliggande förslag till detaljplan samt den övergripande utvecklingen av Nyhamnen. Nämnden vill dock påtala vikten av att i detta tidiga skede planera för förskoleverksamhet.

Inom ramen för den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen väntas ett behov om cirka 1000 förskoleplatser. Behovet av förskoleplatser uppstår i takt med nybyggnation av bostäder i området, och enligt nuvarande prognos bedöms behov av en förskola i området uppstå redan 2026 då befolkningsutvecklingen tar fart med en påtaglig årlig ökning. För att undvika att en bristsituation avseende förskoleplatser uppstår i området är det väsentligt att det möjliggörs för förskola i ett tidigt skede. Förskolenämnden önskar därför att det i nästa etapp i utvecklingen av Nyhamnen inkluderas planering för förskola.

Vidare vill förskolenämnden betona vikten av en säker trafikmiljö som planeras ur ett barnperspektiv. Att säkerställa trygga gång- och cykelvägar över Hans Michelsensgatan är av särskild betydelse då vägen kommer utgöra en bred och vältrafikerad barriär. I planförslaget lyfts att barns bästa ska sättas i främsta rummet, men samtidigt att närheten till bland annat trafik och vatten kan vara begränsande för de minsta barnen. Förskolenämnden önskar att ett barnperspektiv på ett tydligare sätt genomsyrar det fortsatta planarbetet då den nya centrala stadsdelen bör vara tillgänglig och välkomnande för alla Malmöbor i alla åldrar. Att aktivt tillämpa ett barnperspektiv samt barns egna perspektiv skapar förutsättningar för hållbara stadsmiljöer som tillgodoser barns behov och som därmed kan fungera väl för alla människor i alla livets skeden.

### **Hälsa, vård- och omsorgsnämnden, diarienummer SBN-2018-846-74:**

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden menar att äldreperspektivet i detaljplanen inte tillräckligt beaktas. Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden ställer sig positiv till förslaget till detaljplan utifrån att den möjliggör bostäder på en yta som idag karaktäriseras av verksamheten hamn. Nämnden vill i sammanhanget framföra vikten av ett byggande av bostäder som är tillgänglighetsanpassade, för att möjliggöra för personer med olika typer av funktionsnedsättning att nyttja bostäderna. Att alla bostäder är tillgänglighetsanpassade möjliggör för personer att bo kvar i sin bostad även efter att personen fått ett förändrat behov eller nedsatt funktion. Bostäderna blir på så sätt mer användbara för samhället, då alla bostäder kan användas av alla oavsett behov.

Antalet personer 65 år och äldre förväntas öka med 6 800 personer (18 procent) i Malmö stad till år 2029 (Malmö stads befolkningsprognos 2019-2029. Malmö stad; 2019). Kommunfullmäktige har identifierat äldres boende som ett av de viktigaste områdena för att klara denna ökning (Strategi för äldres boende 2018-2022, Malmö stad; 2018). Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden uppfattar att förslaget till detaljplan kan öka antalet bostäder för äldre, genom bland annat seniorbostäder och trygghetsbostäder samt bidra med bostäder med blandade upplåtelseformer.



Nämnden ställer sig positiv till en ökande andel bostäder som är anpassade till en äldre heterogen befolkningen.

I detaljplanen nämns inte äldreomsorg över huvud taget under rubriken "Kommunal service" trots att den äldre befolkningen med behov av äldreomsorg kommer att öka till den tid då dessa kvarter står klara. Den kommunala servicen äldreomsorg bör nämnas i detta sammanhang. Det står klart att vårdboenden inte möjliggörs inom denna detaljplans planområde.

Möjligen är det inte aktuellt med ett särskilt boende för äldre inom just dessa kvarter, men äldreomsorgen bör behandlas likt övrig kommunal service. Resonemangen för förskola och skola i detaljplanen är att man planerar för detta i planområdets närhet, på samma sätt bör äldreomsorgen behandlas. Särskilt viktigt är detta i ett helt nytt område som Nyhamnen. Nämnden vill framföra samma synpunkt gällande detta som nämnden framförde om översiktsplanen för Nyhamnen: "Särskilda boendeplatser tillgodoser inte bara behovet hos de äldre som bor inom stadsdelen utan behöver bidra till att tillgodose det totala behovet av särskilda boendeplatser i staden. De centrala delarna av Malmö har förhållandevis få särskilda boendeplatser och nya boenden är svåra att projektera i befintlig byggnation med tanke på de krav som ställs på bland annat tillgänglighet. Särskilda boendeplatser i Nyhamnen skulle komplettera beståndet av särskilda boendeplatser väl och bidra till en blandad stad."

#### **VA Syd – avfall, diarienummer SBN-2018-846-54:**

VA SYD har en pågående dialog med Malmö stad rörande utformningen av avfallshanteringen i Nyhamnen, där detaljplanen för Smörkajen utgör en viktig första etapp. För Smörkajen har ett alternativ med hämtning med mindre fordon i kombination med större hämtningsnoder diskuterats, vilket framgår av planhandlingarna. Detta alternativ är som metod ännu i utvecklingsstadiet, och gaturummet i detaljplanen medger konventionell hämtning med större fordon, vilket är en förutsättning i det här skedet. I planhandlingarna uppmärksammas möjligheten för återbruks- och delningsfunktioner, både på allmän plats och i den planerade bebyggelsen, vilket är positivt. VA SYD ser fram emot en fortsatt dialog för att utveckla en hållbar avfallshantering i Smörkajen och resten av Nyhamnsområdet.

#### **VA Syd – ledningsgruppsavdelning, diarienummer SBN-2018-846-73:**

##### **Bakgrund**

Syftet med detaljplanen är att omvandla området Smörkajen, som är en del av den industriella Nyhamnen, till funktionsblandad och hållbar stadsdel centralt i Malmö. Planläggningen motiveras av avsikten att bygga fler bostäder och kontor, tillgängliggöra ett område vid vattnet för Malmöborna och besökare norr om Centralstationen och att stärka kopplingarna mellan stadens olika vattennära delar via Skeppsbrokajen.

##### **Planförslag**

##### **Stadsmiljöprinciper för Smörkajen.**

Den havsnära stadsdelen är det första steget i Nyhamnens utveckling. Smörkajens grundläggande värden är förankrade i FN:s globala hållbarhetsmål och är följande: En inkluderande miljö, en urban plats, se havet som en resurs, ökat handavtryck.

VA SYD är mycket positiva till att Smörkajen överallt ska ha grönska närvarande. Det finns en förhoppning om att det innovativa även ska avspeglas på t.ex. val av olika typer av



beläggningar istället för det traditionella. Illustrationer i samrådshandlingarna kunde vara tydligare för de gröna gaturummen.

#### **Ett aktivt vattenrum, s 10**

I Smörkajen ska kontakten med havet maximeras. Havet och vattenområdena ska användas för t.ex. bad- och båtliv, havsodling m.m. För att kunna möjliggöra badliv framöver kommer det att krävas innovativa lösningar beroende av bl.a. föroreningsbelastning som pågått under lång tid.

#### **Bevarande/skydd och varsamhetsbestämmelser, s 13**

Skyddsbestämmelser avser att reglera att kopparplåt och stuprör i fasad ska bevaras. Koppar anges i Dagvattenstrategi för Malmö, 2008, vara giftigt för vattenlevande djur och växter. Miljövänligt alternativ bör övervägas om det behöver bytas ut vid renovering.

#### **Utförande, s 14**

Planförslaget ställer krav på planteringsbart bjälklag. Bjälklag med ett jorddjup på 200 mm medger inte användning till annat än gräsplantering. För att kunna få viss variation på växtligheten kanske förhållandet på de två jorddjupet kan vara 40 % med 600 mm respektive 30 % med 200 mm eller djupare?

#### **Grönstruktur**

##### **Park, s 14**

Som tidigare meddelats kräver aktiviteter som bad innovativa lösningar. I parken ska en variation av vegetation råda gällande artval och volymer. Den ska även fungera som dagvattenmagasin/fördröjningsyta. Fördröjning av dagvatten är inte nödvändigt i detta planområde med dess närhet till havet. Men det kanske snarare är en yta avsedd för hantering av skyfall som avses?

##### **Torg, s 15**

Planförslaget föreslår att det genom planområdet i nord-sydlig riktning anläggs ett stråk där det ska finnas mindre planteringar med träd och undervegetation. Det är mycket positivt att ta vara på möjligheter med samutnyttjande med grönska/dagvatten.

#### **Grönska, mark, vegetation på kvartersmark**

##### **Grönytor och plantering, s 16**

Detaljplanens bestämmelser är reglerade utifrån viljan att skapa attraktiva och gröna gårdar. För att utnyttja dagvatten som en resurs, kan fastighetsägare gärna kontakta VA SYDs projektgrupp ”Plats för vattnet” för tips och idéer på gröna lösningar. <https://platsforvattnet.vasyd.se/>

##### **Vattenområde, s 16**

Planen tillåter strand och badanläggningar i planområdets nordöstra del. Som tidigare nämnts bör det förtydligas att det förutsätter innovativa lösningar för att bad ska bli möjligt på platsen.

##### **Trafik, s 17**

Målet för trafikbelastningen i Nyhamnen ska enligt beslut minska från 30 % år 2013 till 20 % år 2030. Det vore intressant att jämföra med trafikbelastningen som finns idag, överensstämmer den med 2013 års nivå? För 2040 finns en prognos på 17-19 000 fordon per dygn.

Hans Michelsensgatan beskrivs som en grön och levande stadshuvudgata kantad av grönska och trädplanteringar. Det bör även nämnas att rening av dagvatten kommer behövas för trafikdagvattnet enligt gällande dagvattenstrategi på grund av den förväntade trafikbelastningen.



## **Teknisk försörjning**

### **Vattenförsörjning och spillvatten, s 20**

Nytt ledningsnät kommer behöva byggas ut inom planområdet. Det nya ledningsnätet ska sedan anslutas till nytt VA-ledningsnät i Hans Michelsensgatan. Innan nya Hans Michelsensgatan är färdigbyggd kan endast den västra delen av planområdet, norr om Hans Michelsensgatan, byggas och tillfälligt anslutas till befintliga VA-ledningar längs Skeppsbrokajen.

### **Skyfallshantering och stigande havsnivåer, s 20**

I avsnittet behandlas både dagvatten och skyfall/höjd havsnivå, vilket är förvirrande. Ett exempel är de strategiskt placerade portarna som väl är avsedda att skydda områden från stigande havsnivåer och inte avledning av dagvatten?

För att öka tydligheten och förstå hur dagvatten respektive skyfall/höjd havsnivå ska hanteras är det bättre att de behandlas var för sig. Lågt liggande markytor avses tillfälligt kunna översvämmas vid skyfall. I parken föreslås en skålad yta kunna hantera skyfall eller havsvatten, förtydliga att den inte är avsedd för fördröjning eftersom det kan uppfattas syfta till dagvatten. Övriga ytor avses avvattnas via pumpning. Är det VA-ledningsnätet det avses pumpas till, blir det problem eftersom nätet sannolikt är fullt vid skyfall eller höjd havsnivå. Det bör utredas till vart eller vad en pumpning kan ske. Likaså bör risken för att det underjordiska garaget översvämmas utredas eftersom enbart en ränna inte kan hantera ett skyfall. Det kommer krävas ytterligare tekniska lösningar för att skydda garaget.

Figuren på sid 20 som visar skyddsåtgärder bör justeras till att gälla enbart skyfall respektive höga havsnivåer.

## **Konsekvenser**

### **Grönstruktur och park, s 28**

Planen ställer krav på en grönytefaktor inom kvartersmark för bostäder och kontor. En grönytefaktor även på allmän platsmark säkerställer att andelen grönytor och växtlighet/vegetation ökar i området. Planteringar i gaturummen har förutom estetiskt värde, förbättring av luftkvaliteten också möjlighet att både fördröja och rena gatuvatten.

### **Vattenkvalitet, s 29**

Hamnbassängen ska enligt planförslaget grundas upp, det bedöms medföra att de biologiska värdena ökar vilket är positivt.

Meningen ” En annan fördel är att det kan minska .....*vid bräddning från stadens kanalsystem*” bör ändras. Ändra texten från ”*vid bräddning...*” till ”*de näringsämnen som kommer från stadens kanalsystem*”. Den kombinerade ledningen som mynnar ut i planområdets nordöstra gräns kommer att tas bort i samband med ombyggnad av Nyhamnen, men god vattenkvalité för badplats kommer inte att uppnås genom att ledningen tas bort. Däremot innebär det sannolikt en förbättring.

### **Översvämning, s 31**

Planområdet omges av vatten och har en befintlig marknivå som understiger den rekommenderade + 3 m. Förslag finns på hur befintlig bebyggelse kan skyddas mot höjd havsnivå. Skydden mot höjd havsnivå kan medföra att det både skapas instängda områden och att det kan bli nödvändigt att pumpa regn- eller översvämningssvatten eftersom det inte finns möjlighet att avleda vattnet ytligt vid dessa tillfällen. Idéer och lösningar för att få bort vatten vid dessa tillfällen bör tas fram, eftersom det nog inte är möjligt att pumpa vatten till ledningsnätet. Dagvattenutloppen är förmodligen blockerade av den höjda havsnivån.



I samband med att Nya Hans Michelsensgatan byggs skapas ett innesluttat område mellan den nya gatan och den befintliga Jörgen Kocksgatan. Bebyggelsestypen slutna kvarter innebär också en risk för innesluttade områden. Höjdsättningen av Nyhamnsområdet blir mycket viktig för att medge att vatten kan röra sig i området utan att skadeverkningar blir onödigt stora och kostsamma. För att få en helhetsbild över hur de olika områdena i Nyhamnen påverkar varandra måste höjdsättningen av området göras tidigt och över hela Nyhamnen.

#### **Markföroreningar, sid 31**

VA-ledningar kommer att anläggas i allmän platsmark och ligger som djupast i området på ca 3.5 m. Det är inte rimligt att VA-huvudmannen ska stå för extra kostnader vad gäller föroreningar i ett exploateringsområde. Kostnaden för eventuella föroreningar belastas exploatör och skrivs in i avtal.

#### **Vattenverksamhet, s 45**

Tillstånd för vattenverksamhet söks av Malmö stad bl.a. för uppgrundning och utfyllnad. Ansökan ska även behandla nya dagvattenutlopp och förändring i befintliga.

#### **Övriga ekonomiska genomförandefrågor**

Fastighets- och gatukontoret bekostar eventuell sanering samt ledningsomläggningar inom planområdet som förädlas av exploateringen. VA SYD ska vara delaktiga i projektering inför omläggning/nyförläggning samt kunna lämna input till anläggningens standard och kvalitet.

#### **Kommunövergripande dokument, s 52**

”Dagvattenstrategi Malmö 2008” saknas i listan över underlag till planarbetet.

#### **Plankartan**

Nya VA-ledningar kommer att läggas från Smörkontrollen i mitten av området enligt figur nedan för att kunna nå planerade byggrätter och ansluta befintlig bebyggelse. Under förutsättning att inget underjordiskt garage kommer ligga under denna sträcka. Förgreningar kan göras in i tvärgatorna i östvästlig riktning såvida inte underjordiska garage finns längs sträckorna och blockerar för ledningsdragning. Om samma kvarter kommer bebyggas av olika fastighetsägare kan gemensamhetsanläggning för VA bli aktuell eftersom anslutningspunkter i princip endast kan fås mot det nya huvud VA-stråket.



Nytt huvudstråk för VA-ledning inom planområdet som kommer behöva förläggas i mitten av området.



**Räddningstjänsten Syd**, diarienummer SBN-2018-846-55:

**Riskhänsyn**

Räddningstjänsten anser att riskfrågan är utredd.

**Brandvattenförsörjning**

Befintliga brandposter finns i området. Det är dock viktigt att brandvattenförsörjningen bevakas i det fortsatta planarbetet så att avståndet från brandpost till byggnadernas entréer inte överstiger 125 meter.

**Insatstid**

Området ligger inom normal insatstid.

**Räddningstjänstens tillgänglighet**

Räddningstjänsten behöver ha tillgänglighet till samtliga byggnader inom området, vilket innebär att avståndet mellan uppställningsplats för räddningstjänstens fordon och entréer till byggnad inte får överstiga 50 meter. Om bostads- och kontorshus planeras för utrymning med hjälp av räddningstjänstens stegutrustning ställs ytterligare krav på uppställningsplats för höjdfordon.

**Region Skåne – regionala utvecklingsnämnden, Malmö stad**, diarienummer SBN-2018-846-72:

Region Skåne ser som positivt att Malmö stad fortsätter att utveckla hamnområdet till en stadsdel med varierade funktioner och omsorgsfullt gestaltade allmänna platser.

Region Skåne menar dock att planförslaget behöver kompletteras på ett sådant sätt att förutsättningarna för kollektivtrafiken säkerställs. Inom planområdet berörs busslinje 2, framtida MEX linje 2, Regionbuss 150 och tågersättande bussar. Region Skåne upplever dessutom osäkerhet kring huruvida övriga berörda busslinjer tagits med i beaktande i planeringen av planområdet.

Region Skåne önskar fördjupad dialog kring hur kollektivtrafiken hanteras inom och i anslutning till planområdet. Skånetrafiken har synpunkter på antalet hållplatser, deras placering, hur busslinjen ska trafikera och var busslinjen ska vända (vid Grimsbygatan) och vändplatsens utformning. Bussens körfält behöver vara minst 3,5 m brett och det är av stor vikt att planering i detta tidiga skede inte omöjliggör tillräcklig plats för plattformar vid busshållplatserna för tillräckligt breda väderskydd, som ju påverkar resenärers tillgänglighet och resemiljö.

**Trafikverket, Malmö stad**, diarienummer SBN-2018-846-50:

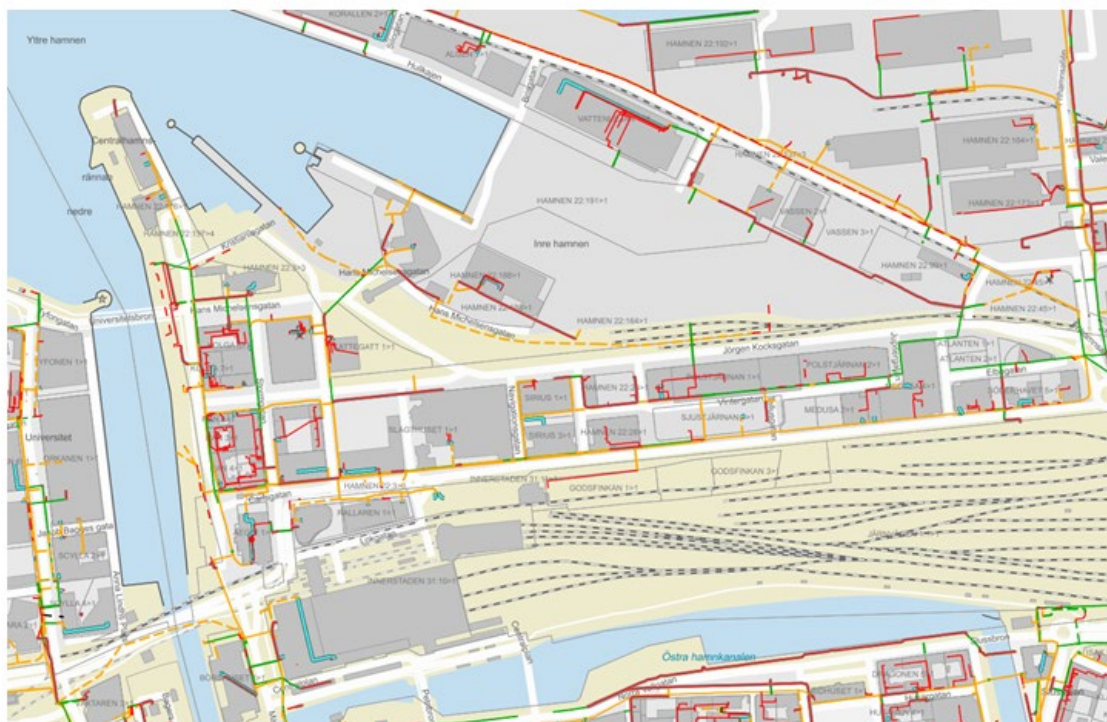
Trafikverket vill framföra att förutsättningarna för att flytta nuvarande hamnfunktioner från Frihamnen/Mellersta hamnen (söder om Terminalgatan) till andra delar av hamnens område efter 2027 måste vara uppfyllda för att säkerställa att Riksintresset Malmö hamn ej riskerar att påtagligt skadas. Det räcker inte med att Malmö stad och CMP är överens om detta.

Det finns problem med att tillåta inflyttning i bostäder före miljötillståndet löper ut 2027-12-31 om bostäderna inte uppfyller gällande bullerriktvärden. Ett flertal bostäder uppfyller inte kraven på ljuddämpad sida vid bullervärden över 60 dB före 2027-12-31 och även ett hus efter 2027. Detta behöver Malmö stad hantera, genom t.ex. villkor för inflyttning eller etappindelning av planen. Detaljplanen behöver alltså förhålla sig till befintliga störningskällor och bullernivåer från den pågående hamnverksamhet.



**Skanova Access AB**, diarienummer SBN-2018-846-44:

”Flyttningar eller andra åtgärder som krävs för att säkerställa Skanovas kabelanläggningars funktion ska bekostas av exploatören/fastighetsägaren.”



Tele2 har befintliga anläggningar inom planområdet som består av kabelbrunnar med tillhörande kanalisation och optokablar som kommer att behöva flyttas vid ett genomförande av planförslaget.

Viktigt att kommunen kallar till ledningssamordningsmöte i ett tidigt skede för att säkerställa att det finns en plan för hur dessa anläggningar skall kunna flyttas utan störning för befintliga kunder.

Även viktigt att utsättning på plats beställs via [www.ledningskollen.se](http://www.ledningskollen.se)

Tele2 förutsätter att kommun står för alla kostnader för flytt av befintliga anläggningar inom planområdet.

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 fjärrvärmeledningar. EVS förutsätter att exploatören skaffar sig kunskap om dessa bestämmelser innan sådant arbete påbörjas.

Vid ombyggnaderna finns det risk för att ledningen utsätts för belastningar (typ kör- och punktlast) som de inte är dimensionerade för.

Skulle det till följd av genomförandet av detaljplanen bli aktuellt att utföra åtgärder på ledningarna vill EVS bli kontaktad i god tid. EVS förutsätter att exploatören står för samtliga kostnader. Detta ska framgå i planhandlingen.

EVS samarbetar med FGK och SBK avseende alternativa energilösningar i området, exempelvis Ectogrid. Ectogrid har ledningsmässigt samma förutsättningar som konventionell fjärrvärme/fjärrkyla i form av två rör per system (fram/retur). Om staden och EVS väljer att gå vidare med detta alternativ i sin helhet eller i delar av området kan vissa övriga förutsättningar behöva behandlas, exempelvis kommer förmodligen markyta att behöva allokeras till tillhörande anläggningar till systemet, t.ex. en ackumulator. Byggnadshöjd för en sådan ackumulator är 12-16 m och skulle behöva placeras inom detaljplaneområdet.

EVS samarbetar även med FGK och SBK avseende en etablering av en produktionsanläggning för fjärrkyla i området benämnt som Torg i Plankartan, under rampen. Produktionsanläggningen kommer behöva ta en viss yta i anspråk samt att det även här finns behov av tillhörande anläggningar så som en ackumulator. Även denna har en byggnadshöjd om ca 16 m.

**Weum Gas AB**, diarienummer SBN-2018-846-47:

Weum Gas AB har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Weum Gas vill informera om att i anslutning till aktuellt planområde finns äldre avkopplade ledningar, se bifogad karta där ledningarna är markerade med brun färg. Ledningar kan demonteras av exploatör i samråd med områdesansvarig på Weum Gas och kontakt sker via vår kundtjänst. Vid demontering ska inmätning ske vid avkopplingsställena av exploatören och redovisas till Weum Gas för dokumentation i kartsystem. För ledningsvisning hänvisar vi till [www.ledningskollen.se](http://www.ledningskollen.se), som redovisar med kartunderlag och dxf-fil. Weum Gas AB, Kundtjänst tfn 0774-41 42 00.



Karta



**PostNord, diarienummer SBN-2018-846-43:**

PostNord har i uppdrag att tillhandahålla den samhällsomfattande posttjänsten vilket bland annat innebär att det är Postnord som ska godkänna placeringen och standarden på postmottagningsfunktionen. I denna roll representerar Postnord samtliga postoperatörer som är verksamma i det aktuella området.

Post ska kunna delas ut miljövänligt, kostnadseffektivt, trafiksäkert och med hänsyn till arbetsmiljön för chaufförer och brevbärare. För att det ska kunna genomföras i praktiken behöver utdelningen standardiseras.

Vid nybyggnation av villor/radhus och verksamhetsområden placeras postlådan i en lådsamling vid infarten till området. I flerfamiljshus ska man ta emot sin post i en fastighetsbox på entréplan.

Kontakta PostNord i god tid på [utdelningsforbattringar@postnord.com](mailto:utdelningsforbattringar@postnord.com) för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation.

En placering som inte är godkänd leder till att posten inte börjar delas ut till adressen.

**Kåren Studentkåren i Malmö, diarienummer SBN-2018-846-69:**

Frågan om mötesplatser har varit jätterelevant för våra studenter under de senaste åren. Det har gällt både mötesplatser inom universitetslokalerna men också mötesplatser i anslutning (direkt eller indirekt) till campusnoderna.

Vi ser positivt på att det ska finnas nya mötesplatser som skulle kunna utnyttjas av alla samt facilitera olika typer av aktiviteter. Dock undrar vi hur det ska säkerställas att dessa nya platser kommer gynna hela Malmös befolkning och inte endast de relativt få av Malmöborna som



kommer flytta dit? Trevliga offentliga utomhusmiljöer vid vattnet ökar livskvaliteten enormt, men Sverige är ett land med låga temperaturer i genomsnittet - överhuvudtaget saknar vi kreativa idéer för miljöer i staden som kan glädja Malmöborna året runt, oberoende av vädret. Skapandet av kreativa offentliga platser inomhus utan konsumtionskrav skulle vara innovativt, och gynna befolkningen mer än ännu en "starchitecture" byggnad med en snygg fasad med bristande funktionalitet.

I den sociala konsekvensbedömningen beskrivs ambitionen för en "funktionsblandad bebyggelse med varierade hustyper" (s.42), dock verkar det som om målgruppen för de framtida bostadshusen föreställs vara ganska homogena. Så pass nära till Universitetsholmen kan vi på Studentkåren i Malmö inte låta bli att undra varför det finns inga förslag till studentbostäder med i detaljplanen. Som planen är utformad just nu ser vi en stor risk till att det nya projektet för Smörkajen blir en ytterligare gentrifieringsprojekt som kommer segregera Malmö ännu mer. Vi vill gärna se att området omgestaltas med hela Malmös population i åtanke – bostäder och mötesplatser nära till vattnet låter visst fint – men för vem byggs det egentligen – Investerarare eller Malmöborna?! Att omvandla en hel stadsdel bör innebära kritiska reflektioner kring hur dynamiker i frågan om spatial justice kommer påverkas då, vilket vi tycker framgår inte tydligt nog inom SBK:n som gjordes.

#### **Kungsleden, diarienummer SBN-2018-846-56:**

Svårt att se en självklar stadsstruktur på de illustrationer man visar. Vi ser inte en tydlig argumentation i själva planbeskrivningen till varför det ser ut exakt som det gör och hur det kopplar till de överordnade målen i FÖP:en.

Flera byggrätter verkar lite knixiga att använda med många vinklar och olika zoner med olika höjder. Ska man inte försöka ha mer generella och "standardmässiga" volymer innan man vet det exakta innehållet i volymerna?

Uppdelningen kontor/verksamheter och bostäder upplevs klassisk. Många rena bostadskvarter och så ett antal rena kontors-/verksamhetsbyggnader.

Borde kanske kunna kombineras på ett mer intressant sätt ifall man hade involverade olika byggherrar och sporrat dem på den här unika platsen.

Svårt att se vad betongbron ska kunna bidra med för kvalitéer i framtiden. Intressant uppgift för återbruk att ta till vara på de prefabricerade betongdelarna.

Har den ett kulturhistoriskt värde?

Finns det en tanke att koppla ihop denna plan med den plan där Kungsledens fastighet Tyfonen 1 (Studio) är placerad? Hur blir sammanhanget mellan dessa närliggande planer?

#### **Sakägare enligt fastighetsförteckning**

##### **Lantmännen, diarienummer SBN-2018-846-62:**

##### **Bakgrund**

Lantmännen äger fastigheterna Malmö Algen 1 och Malmö Korallen 2 ("Fastigheterna") belägna på Hullkajen, tvärsöver Nyhamnsbassängen i förhållande till det föreslagna planområdet. Lantmännen äger och driver en siloanläggning för spannmål på Fastigheterna. Siloverksamheten bedrivs året om, med tillhörande båt- och lastbilstrafik till och från anläggningen. Verksamheten



är med hänsyn bland annat till dess lokalisering och en väl fungerande logistik av stor betydelse för regionens spannmålsproduktion samt produktionen och distributionen av livsmedel i regionen. Spannmålsmottagningen hanterar årligen ca 70 000 ton spannmål. Verksamheten är således samhällsviktig. Siloverksamheten ger löpande upphov till damning vid hantering av spannmål, buller från anläggningen samt tunga lastbilstransporter och båttrafik. Denna typ av störningar är sådana som typiskt sett ger upphov till klagomål från närboende och efterföljande tillsynsåtgärder.

### **Inställning**

Som anförts i tidigare planprocesser ser Lantmännen generellt positivt på en fortsatt utveckling och omvandling av Hamnen i Malmö från industri- och hamnområde till en blandad stad. Detta förutsätter dock att den planerade omvandlingen inte inverkar negativt på lantmännens befintliga verksamhet på Fastigheterna, medför ökade driftskostnader eller annan ekonomisk belastning för Lantmännen. En förutsättning för att Lantmännen inte ska motsätta sig det aktuella planförslaget är därför att Lantmännen oförändrat kan bedriva siloverksamheten på Hyllkajen i samma utsträckning efter ett eventuellt antagande av den nya detaljplanen. Lantmännen anser att det inte är tillräckligt utrett och/ eller redovisat vilka konsekvenser planförslaget kan komma att få för Lantmännens befintliga verksamhet inom Fastigheterna, och att kommunen måste utreda detta närmare i det fortsatta planarbetet i dialog med Lantmännen. Lantmännen kan mot denna bakgrund i nuläget inte tillstyrkt planförslaget.

### **Siloplanläggningens luft- och bullerpåverkan**

Av planförslaget framgår följande (s.33):

#### **Förutsättningar för buller från industriell verksamhet**

Detaljplaneområdet ligger söder om Copenhagen Malmö Port AB:s (CMP) verksamhetsområde och påverkas främst av buller från denna verksamhet. Det finns även andra verksamheter i planområdets närhet men dessa är av ringa omfattning och bedöms inte generella bullernivåer i närheten av angivna bullerriktvärden. *Verksamheter av ringa betydelse är Lantmännens verksamhet norr om området vid Grimsbygatan och buller från lotsbåtsverksamheten i hamnen.*

Lantmännens anläggningar *alstrar inget buller från transporter till och från anläggningarna.* Bullret från transporterna bedöms som försumbara i sammanhanget.

Lantmännen ställer sig frågande till den ovan redovisade uppfattningen att Lantmännens verksamhet på Fastigheterna är av ringa betydelse för exploateringen av planområdet, som bland annat innefattar byggnation av 550 nya bostäder. Därutöver är uppgiften att siloplanläggningen inte alstrar något annat buller än buller från transporter felaktigt. Verksamheten vid Lantmännens siloplanläggning genererade buller både dag- och nattetid från *bullerkällor på anläggningen samt buller från in – och utgående trafik.* Inom anläggningen torkas och kylv spannmål året runt, såväl torkar, fläktar samt transportband genererar visst omgivningsbuller. Under skördesäsongen kan bl. a torkarna var igång dygnet runt. Vidare förekommer betydande damning vid lastning och lossning av spannmål. Det buller och den damning som förekommer vid siloplanläggningen har i dagsläget ingen negativ påverkan på omgivningen eftersom siloplanläggningen är belägen i ett hamn/industriområde.

### **Trafik**

Lantmännens siloverksamhet medför året runt omfattande och tung trafik i närområdet, främst lastbilar, traktorer och båtar för leveranser till och från siloplanläggningen. Under skördeperioden som normalt sträcker sig ifrån juli till slutet av september, en tid då människor vanligen vistas mer



utomhus och på balkongen, är trafiken till och från anläggningen som intensivast med upp till 130 inkommande transporter per dag (mån-sön). Frekventa lastbilstransporter mellan siloanläggningen och Lantmännens kvarnverksamhet på fastigheten Triton 6 i Västra hamnen sker också på gator som löper rakt igenom planområdet. Antalet lastbilstransporter mellan siloanläggningen och kvarnen uppgår till ca 20 per dag (mån-fre).

Det är av stor vikt för lantmännen att den nya detaljplanen inte begränsar, försvårar eller på annat sätt negativt påverkar dessa transporter till och från anläggningen samt till kvarnen. Lantmännen anser att kommunen i planförslaget inte tydligt redogör för den påverkan som transporterna till och från Lantmännens Fastigheter, och det buller som de genererar sett tillsammans med buller från anläggningen, har på den tilltänkta bebyggelsen. Eftersom Lantmännen planerar att fortsätta bedriva siloverksamheten i samma utsträckning under överskådlig tid kommer det även fortsättningsvis förekomma tung trafik till och från siloanläggningen.

Av planförslaget framgår att maxlängden på båtar som angör Nyhamnen ska minskas från 150 m till 100 m. Till Lantmännens verksamhet på Hullkajen anlöper båtar med en längd på upp till 100 m, vilket ligger inom ramen för planförslaget i denna del. För att kunna lägga till vid kaj krävs dock en viss säkerhetsmarginal för ett säkert anlöp. Då utlastningsröret för spannmål är fixerat så måste båten vid lastningen förflyttas i längsriktningen längst med kajen. Båten fylls växelvis med spannmål i för- respektive akterdelen och för detta krävs att kajlängd, med tillräckligt hamndjup, om 200 meter.

#### **Sammanfattade synpunkter**

Lantmännen anser att planförslaget, innan kommunen kan gå vidare med det, först kräver ytterligare utredningar med avseenden på damning, buller samt trafik till och från Lantmännens siloanläggning. Lantmännen tillhandahåller gärna ytterligare information till kommunen avseende verksamheten på Fastigheterna för att möjliggöra efterfrågade utredningar.

Om bostadsexploateringen tillåts nära Lantmännens siloanläggningar ska Lantmännen vidare hållas skadeslösa för samtliga kostnader och andra skador som Lantmännen orsakar nu eller senare så länge verksamheterna på Fastigheterna består, till exempel på grund av inskränkningar och störningar i siloverksamheten, trafikpåverkan, kostnader för bullerdämpande åtgärder på anläggningen samt kostnader för alla övriga försiktighets- och skyddsåtgärder som kan komma att krävas med hänsyn till bostadsbebyggelsen. Alla sådana kostnader ska belasta kommunen och/eller eventuella exploatörer. Detta måste fastställas i avtal mellan Lantmännen och Malmö kommun och/eller eventuella exploatörer innan detaljplanen kan antas. För vidare dialog med Lantmännen i ärendet vänligen kontakta undertecknad.

#### **Övriga, ej sakägare**

**Volito Fastigheter**, diarienummer SBN-2018-846-65:

##### **Generellt**

Volito har, som sakägare och berörd fastighetsägare, tagit del av rubricerad handling och anser att det är ett väl presenterat och ambitiöst förslag med goda ambitioner som huvudsakligen överensstämmer med Volitos förväntningar för utvecklingen inom planområdet.

Volito påverkas i hög grad av pågående stadsutveckling i Nyhamnen, där den aktuella planen är betydande del. Volitos beröringspunkter är i denna plan framförallt som fastighetsägare av fastigheter längs Skeppsbron.



**Specifika synpunkter:**

- Eventuell bebyggelse av Skeppsbron regleras på plankartan endast med en takhöjd och att det skall vara fristående byggnader, vilket Volito anser är för vagt. Förtydligande bör ske avseende byggnaders karaktär och syfte.
- Angöring och tillgänglighet för befintliga fastigheter och verksamheter längs Skeppsbron bör ej begränsas.
- Vi saknar ett grepp om vad som gäller för angöring av skepp längs kajer samt för att skapa levande vattenrum. Levande kajer och levande vattenrum kan tillföra staden och området mycket positivt men kan också skapa problem eller omöjliggöras om en strategi saknas.

**Generella synpunkter:**

- Syftet för planen bör lyfta fram Nyhamnens exceptionella läge i regionen och staden samt det ansvar det medför för: o att skapa attraktiva platser för ny företagsetablering och att tillföra så många attraktiva bostäder som möjligt.
- P-norm för detaljplaner i Nyhamnen bör baseras på en specifik analys för Nyhamnen.

**Boende på Muskitörsgatan 3A, diarienummer SBN-2018-846-34:**

Generellt gillar jag planförslaget. Dock vill jag delge några tankar jag har. Gör en High Line-inspirerad park uppe på betongrampen som finns i området idag. Riv för guds skull inte Smörkontrollen. Det är ju en fin byggnad. Det tillför ett område om det finns byggnader från olika tidsepoker, men det behöver jag kanske inte berätta för er? :) Svarta/mörkgråa byggnader som är trevliga att titta på i Malmö är väldigt få i antal. Däremot finns det många i stan med motsatt effekt (Kv Nils är ett färskt exempel). Tänk på det när fasaderna ska väljas.

**Boende på Krankajen 10, diarienummer SBN-2018-846-64:**

Jag har dessa 2 synpunkter avs. området Smörkajen:

1. Jag har under flera år set hur området Dockan har växt fram under en mix av kommersiella ytor och bostäder. Jag har noterat och haft dialog med Malmö stad eftersom det verkar vara en mismatch mellan vad som detaljplan tillåter och hur vissa kommersiella ytor i praktiken används och på så sätt byggs om – oftast utan bygglov. Detta leder till fönster i bottenplan som täcks med folie och det ger ett dött/mörkt/stängt intryck. Man bör undvika detta avs. kommersiella ytor i det nya området, Smörkajen, och säkerställa ytorna tas i anspråk som tänkt och enligt plan. Se bilder.



Bilaga 1 – fasadombyggnad/foliering



**Fd teliahus dagtid**



**Fd teliahus kväll**



**Dockan**



**Bredvid stabelbäddskolan**



**Hamngatan**



**Dockan**

2. Eftersom det inte finns mycket lite kvar av hamnens ursprungliga miljö/historia tycker jag det vore bra, om man kunde flytta bevarade delar till denna plats som markör och miljöskapande. Konkret kunde man flytta den sk. Portalkran 29, som under flera år var uppställd på Hullkajen och som har sitt ursprung inte långt från området Smökajen – antagligen finns den i depå någonstans(?) – se bild från 2005 (Americas cup) & artikel från Sydsvenskan juli 2020.





Portalkran 29 vid hulkajen mitt emot saltimporten

**Boende på som inte angivit adress, diarienummer SBN-2018-846-35:**

Extremt viktigt läge, sista centrala markbiten i Malmö, så det måste bli rätt. Planen är bra på flera sätt men vissa problem finns:

- Alltför låg exploatering i detta centrala läge. Här finns chansen att förlänga innerstaden istället för att skapa ett nytt dött Västra hamnen (Västra hamnen är totaldött om man bortser från kajerna under sommarmånaderna). Denna plats bör kunna bli minst lika livlig som Södra Förstadsgatan men då krävs befolkningsunderlag och stadsmässighet.
- Alltför storskaligt vad gäller fastighetsstorlekar, torgytor och gaturum. Det behövs intima platsbildningar för att få till en trivsamt urban känsla som drar besökare utifrån. Gör inte om Västra hamnens misstag med gator breda nog att landa flygplan på och jättetorg som bara blir till blåshål. Tänk Nyhavn snarare än Moskva.

Alltså: Öka tätheten och eventuellt hushöjderna, minska fastighetsbredderna, fler lokaler i bottenplanen, tajta till gator och torg, fler mindre platsbildningar.

**Boende på Tegelbruksgatan 8 i Arlöv, diarienummer SBN-2018-846-36:**

Ambitionerna för området är anmärkningsvärt låga, med undantag för planerna vad gäller den marina kopplingen. Området har en hög grad av tillgänglighet med även andra transportmedel än bil, särskilt med tåg p.g.a. läget nära centralstationen. Då det handlar om en centralstation innebär det att människor från punkter längre bort kan nå Smörkajen på relativt kort tid. Den nuvarande planen, med en väldigt låg exploateringsgrad, tar inte vara på ett sådant läge.

Det finns olika sätt att öka exploateringsgraden. Ett är att öka våningsantalet på den planerade bebyggelsen. Det finns visserligen ett visst avtagande av den avkastning av yta som högre byggnader tinar, med tanke på ökade krav kring hiss och trapphus, etc. Enligt min mening bör det dock gå att höja våningsantalet generellt i hela området innan det blir för olönsamt för byggherrarna. Bäst vore om detaljplanen ifråga tillåter väsentligt högre bebyggelse för att på så sätt tillåta marknadens aktörer själva avgöra vilken höjd som passar, vilket, som vi sett runtom i staden kan vara mycket högre än huvuddelen av den planerade bebyggelsen i Smörkajen.



Eftersom det bor få människor inom planområdet, om ens någon överhuvudtaget, bör förutsättningarna för smidig detaljplanering vara bättre än jämfört med ifall högre bebyggelse hade planerats i ett redan bebott område. Det finns helt enkelt färre människor som störs av byggarbete, förstörd utsikt och ökat liv i området.

Ett annat sätt att öka exploateringsgraden är genom att bebygga en större andel ytan som ligger inom planeringsområdet. Av dokumenten att döma är det dock tätbebyggt, med undantag för ett onödigt stort ytområde i områdets nordvästra pir, där det förefaller vara väldigt mycket hårdgjord yta. Detta är inte alls lockande för människor, som vi sett på t.ex. Posthusplatsen, en plats där ingen uppehåller sig. Ett återkommande fenomen i Malmös nya områden är väldigt breda gatusektioner, d.v.s. väldigt mycket yta mellan byggnaderna (Gatukontoret i Malmö har uttryckt sig likartat, <http://www.projektering.nu/files/Gatusektioner.pdf> s. 4). I en så pass vindutsatt stad som Malmö är det önskvärt att gatorna smalnas av och inte består av raka sträckor i alltför långa snitt. Således bör gatorna kurvas av, som t.ex. Friisgatan i böjen mellan Södra Förstadsgatan och Norra Skolgatan.

Båda åtgärderna ovan har fördelen att de ökar folklivet i området. Svenska städer är ödsligare än jämförbara städer i Europa, inte bara p.g.a. vädret men även för det bor mindre människor per kvadratkilometer jämfört med sydligare städer. Med ett ökat folkliv följer ofta en ökad känsla av trygghet, om inte en ökad trygghet i sig. Folklivet kommer heller inte enbart av tätheten, utan även av de kvaliteter som får människor att uppehålla sig på en plats. Därför bör kommunen ta i höjd för det utsatta läget för havsvindar.

Malmö har tappat en del av den framåtanda som fanns i staden vid millennieskiftet, och som ledde till djärva projekt som Turning torso, Malmö arena och Bo01. Nyhamnen bör vara den gnista som återantänder den arkitektoniska utvecklingen där Malmö var i framkant. En stad som lyckats skapa sig en ny image med hjälp av design är Milano. Med hjälp av bland annat byggnader ritade av världens främsta arkitekter på gammal industrimark kvar efter ekonomiska kriser har den en gång gråa industristaden genomgått en förvandling och lockar till sig kreativa personer och ambitiösa talanger från hela landet (läs gärna mer på följande länk, <https://www.ft.com/content/865fec86-ee86-11e4-a5cd-00144feab7de>). Malmö har gjort det en gång och kan göra det igen, fast ännu bättre.

Moderaternas och Centerns reservationer bör i all högsta grad beaktas. Skulle detaljplanen antas riskerar staden att gå miste om den chans till nyskapande som står för dörren.

#### **Boende som inte angivit adress, diarienummer SBN-2018-846-39:**

Alldeles för låg exploateringsgrad. Detta med tanke på bostadsbristen och för att kunna skapa mänskliga miljöer och publika rum. Det är husens fotavtryck på marken som behöver öka så att de publika rummen blir mer intima och därmed kan även antalet bostäder öka. Bredden på de promenadstråk som ska anläggas längs vattnet är minst dubbelt så breda som de bör vara om tanke är att människor ska trivas och mötas där. Lär av Barcelonas små men extremt kvalitativa offentliga rum. Vi behöver inte fler blåshål där få vill uppehålla sig så som exempelvis posthusplatsen.

#### **Boende på Föreningsgatan 17, diarienummer SBN-2018-846-67:**

Mycket trevliga offentliga platser och parker med närheten till havet. Väldigt uppskattat att det havsnära tas tillvara med badmöjligheter och andra vattenaktiviteter. Mycket bra med mycket grönska.



Att staden förtätas och att denna del av staden utnyttjas är fantastiskt bra.

En farhåga är att detta ska bli en lika tråkig och intetsägande plats att omslutas av och vistas i som Dockan, Västra hamnen eller Limhamns Sjöstad. Byggnadernas lågprisutseende, likriktning och standardisering kan inte räddas upp av närheten till vatten. Bygg med en arkitektur som man verkligen vill bo i och inte är tvungen att bo i. Några önskemål och naiva förhoppningar från en som förhoppningsvis kommer att vilja vistas i ett område med en så fantastisk potential som detta är:

- Istället för att alla lägenheter måste ha balkonger stora som studentlägenheter i alla väderstreck - våga använda "vacker" som ett ledord i fasadernas utveckling.
  - Istället för standardiserade kvadrater och skottgluggar till fönster - våga golv-till-tak-fönster och rektangulära fönster som placeras på höjden.
  - Istället för asymmetrisk placering av fönsterna för att dölja att huset är fyrkantigt och likadant som alla andra nybyggen - våga symmetri och proportioner, kanske rent av spröjs.
  - Istället för innematerial som råbetong, corténstål och glaserat tegel - våga en återgång till naturligt tegel och reveterade fasader med vackra, behagliga naturfärger.
  - Istället för att låta omgivningen anpassa sig efter att byggnaden ska vara lådformad - våga anpassa byggnaden efter omgivningen.
  - Istället för skarpa kanter och fokus på kvadratsmart - våga ett rundat hörn, kanske ett burspråk eller rent av valv.
  - Istället för att försöka vara nyskapande så att arkitekten slår knut på sig själv - våga gammalt och ta lärdom av historien (innan 60-talet).
  - Istället för punkthus, kvarter med hus i olika höjd och former eller skarpa kontraster - våga symmetriska kvarter med vackra övergångar och smala byggnader.
  - Istället för att bygga billigt och kortsiktigt - våga bygg robust med ett evighetsperspektiv
- Haga Norra i Stockholm ser ut att vara ett samtida stadsutvecklingsområde att inspireras av där man tar inspiration från sekelskiftet med stora fönsterpartier och detaljomsorg.

#### **Boende i Rörsjöstaden, diarienummer SBN-2018-846-68:**

I tidningen Vårt Malmö nr 10 okt 2020 finns artikeln "Centrala Malmö växer ut mot havet".

Under bilden av Smörkajen står "Under utvecklingsåret planeras även en stor tillfällig evenemangsarena här."

Det är inte så lämpligt att ha en stor öppen arena i närheten av gamla centrala Malmö där kvarteren och husen står tätt vilket gör att det är mycket lyhört. En arena kommer förutom störningar på högt ljud också locka till sig fler polishelikoptrar som vi redan nu har problem med, på det öronbedövande bullret, som också tagits upp i ett Malmöinitiativ och skrivits om i Vårt Malmö.

Jag bor själv i Rörsjöstaden i en 114 år gammal fastighet med en liten innergård där det är extremt lyhört vilket också gäller i många andra fastigheter i gamla centrala Malmö.

#### **Två boende på Skeppsbron 13 A (Kolgahuset), diarienummer SBN-2018-846-71:**

Vi bor i Kolgahuset på Skeppsbron 13 i det berörda området och arbetar bland annat med stadsplanering och arkitektur/design. Vi uppskattar närheten till havet och utsikten, som består av två delar: 1 – hamnen som öppnat sig mot havet, med färjor och båtar från olika länder som



anländer och reser vidare, samt 2 – Malmös skyline med stadsljus som till och med är vackert på natten, fyren vid universitetsbron och klaffbron.

Vi saknar inte kopplingen till andra delar av staden, som till exempel Västra Hamnen och Dockan. Vi uppskattar de öppna ytorna och rummen som ger dignitet åt denna historiska del av staden och hamnen. Vi anser det överflödigt och kontraproduktivt att vilja fylla ut vattenytorna med ytterligare artificiella öar. Å andra sidan tror vi det finns en stor potential i att bygga ut den existerande hamnen och transformera den i riktning mot ett levande område, som öppnas upp mot havet, samtidigt som det ligger väldigt centralt. Detta ser vi som Nyhamnens verkliga hjärta.

Vi anser att det inte är nödvändigt att fylla igen den existerande lotsbåtshamnen bakom Bylgiahuset.

Om vi jämför tidigare visionsbilder över Nyhamnen (figur A–B) med den senaste (figur C) anser vi att de tidigare är betydligt starkare och mer koherenta.



Figur A



Figur B



Figur C

Utifrån planförslaget "Smörkajen" och i visualiseringarna har vi svårt att göra oss en tydlig bild, vision eller känsla av hur det framtida området ska lyckas bli det lyft för Malmö som det unika läget faktiskt kräver. Det är inte helt lätt att bygga något i anslutning till byggnader som posthuset, universitetsbiblioteket eller Studiohuset. Vi ser helt enkelt inte kopplingen mellan den historiska delen av hamnen och den nya visionen för Nyhamnen/Smörkajen. Från planförslaget ser det ut som ett försök att förlänga kvartersstrukturen med stora block från Centralstationen ända ned mot havet, inklusive utfyllnad av vattenytor. Vi anser att det är ett misstag. Vi tror det vore bättre att antingen öppna upp blockstrukturen mot vattnet eller att implementera en ny struktur som har att göra med hela den nya bilden av Nyhamnen. Det vore snarare en mera öppen bebyggelse med mindre enheter än stora block/stora byggnader/kluster och en stor park vid sidan om.



Sammanfattningsvis anser vi att byggnaderna som föreslås vid Smörkajen är för höga och har för hög densitet. Det kommer inte att vara attraktiva rum mellan husen eftersom de är för höga och lämnar för långa skuggor. Detta kommer även att ha stor påverkan på vattenområdena, som kan bli en "b-sida" bakom de höga byggnaderna.

Vi tycker att staden har gjort en fin presentation av planerna och erbjudit en givande och positiv rundvandring. Ett så viktigt område som huvudingången till den gamla staden från det öppna havet, anser vi dock kräva en internationell arkitekttävling för att komma upp till den nivå man kan förvänta sig. Det bör bli ett attraktivt, hållbart, tryggt och maritimt område som ger plats för återhämtning och naturupplevelser.

**Boende som inte angivit adress, diarienummer SBN-2018-846-87:**

Jag gillar planhandlingarna för Nyhamnen och smörkajen men jag hade önskat lite högre byggnader i området. Det hade gett Malmö mer karaktär.



Stadsbyggnadskontoret

Mikael Ström Remin

Enhetschef

Anita Cardinali

Planhandläggare

Emilie Malmberg

Planhandläggare