



GRANSKNINGSHANDLING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för del av fastigheten Makrillen 3 m.fl. i Hamnen i Malmö

Innehållsförteckning

Kapitel 1 - Inledning	2
Hur samrådet bedrivits	2
Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	3
Myndigheter	3
Kommunala och regionala organ	10
Övriga remissinstanser	22
Sakägare enligt fastighetsförteckning	27
Övriga, ej sakägare	27
Kapitel 3 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet	28

Kapitel 1 - Inledning

Hur samrådet bedrivits

Samrådstiden var 19 december 2019 – 31 januari 2020. Planförslaget skickades för samråd till remissinstanser och sakägare. Planförslaget var tillgängligt för kännedom på www.malmo.se.

Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

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

Myndigheter

Länsstyrelsen, diarienummer SBN-2019-1117-35:

Länsstyrelsens formella synpunkter

Risk för översvämning

Länsstyrelsen bedömer att planförslaget i sin nuvarande utformning bidrar till att öka den totala översvämningsrisken i Malmö, då konsekvenserna ökar om en översvämning skulle ske under bebyggelsens livslängd. Då bebyggelsens förväntade livslängd bör ha ett tidsperspektiv längre fram än år 2100 behöver kommunen redovisa konsekvenserna för planområdet av medelvattennivåer i havet som är högre än 1m i förhållande till dagens nivå. Det är lämpligt att redovisa vid vilken nivå som kommunen bedömer att det finns behov av ytterligare åtgärder och hur planområdet förhåller sig till kommunens övergripande plan om hur staden ska skyddas. **(1)**

I planförslaget regleras lägsta plushöjd för golv till + 3,0 m i RH 2000. Regleringen säkerställer att det inte är sannolikt att vatten från havet når upp till golvnivån för IPCC scenario RCP 8,5 för år 2100 vid högsta beräknade havsvattenstånd. Planhandlingarna anger också att planområdet ska höjdsättas så att avledning vid skyfall kan ske längs gatorna mot Malmös kanaler. Planförslaget redovisar vilka havsvattennivåer som kan förekomma i anslutning till planområdet vid tidsperspektivet år 2100. Det framgår däremot inte av handlingarna om 100 års högvattennivå har beaktat uppstuvningseffekter. **(2)** Handlingarna redovisar också vattendjup vid ett 100-årsregn. Länsstyrelsen tolkar det som att det är effekterna av ett 100-årsregn i dagens klimat som redovisas. Länsstyrelsen efterlyser en utredning som visar vilka vattendjup som kan förekomma i området vid ett 100-årsregn inklusive en klimatafaktor. Utredningen behöver också beskriva övriga förutsättningar för skyfallskarteringen. **(3)** Planhandlingarna anger att det inte är relevant att kombinera effekter av skyfallsregn och högt vattenstånd eftersom händelserna statistiskt inte inträffar samtidigt. Länsstyrelsen delar inte generellt denna uppfattning då kommunen inte har visat att kombinationer av händelser ger mindre effekt än en enskild extremhändelse.

Om förutsättningarna för skyfallskarteringen bygger på att ett dagvattensystem kan leda bort en viss mängd vatten behöver det i så fall visas att dämningseffekter till följd av höjd medelvattennivå samt en tillfälligt hög havsnivå med exempelvis 10 års återkomsttid inte påverkar avledningen.

Omvänt bör effekterna utredas av regn med kortare återkomsttider som sammanfaller med extremhändelser med högt vattenstånd i havet.

Sammantaget behöver kommunen visa på effekterna olika kombinationer av havsvattenstånd och framtida regn inom planområdet och bedöma dess konsekvenser för att visa att risken för översvämning är acceptabel.

Som exempel bör det redovisas hur olika samhällsfunktioner kan påverkas och hur det går att ta sig till och från byggnader och verksamheter vid olika översvämningssituationer. Det kan därför krävas ytterligare skyddsåtgärder för att säkerställa att bebyggelsen är lokaliserad till mark som är lämpad för ändamålet med hänsyn till risken för översvämning. **(4)**

För att säkerställa att avrinning sker mot gator och kanaler så som föreslås behöver höjdsättningen redovisas på plankartan. (5)

Miljö kvalitetsnormer för vatten

Ytor för de anläggningar som föreslås för rening av dagvatten bör redovisas på plankartan. Det är lämpligt att samråda med kommunens miljönämnd som har tillsynsansvar för dagvatten för att säkerställa att de ytor som avsätts för dagvattenhantering är tillräckliga för att säkerställa att inte berörd vattenförekomst påverkas negativt. (6)

Hälsa och säkerhet – buller

Länsstyrelsen ställer sig frågande om kommunen har tagit höjd för omgivningsbuller från Lantmännen Cerelia AB (som ligger nordöst från planområdet). Det framgår inte av planbeskrivningen om den genomförda bullerberäkningen har verksamhetens tillstånd som indata. Lantmännen Cerelia AB har tillstånd till en bullerstörning som överskrider gällande riktvärden för industribuller vid planläggning av bostäder. (7)

Hälsa och säkerhet – markföroreningar

Av planhandlingarna framgår att det bedöms finnas ett behov av åtgärder för att avhjälpa markföroreningar inom stora delar av planområdet. Det framgår också att platsspecifika riktvärden behöver tas fram inför kommande planhandlingar för att kunna förtydliga vilka åtgärdsbehov som krävs inom planområdet och för att kunna formulera lämpliga åtgärds-mål. Länsstyrelsen förutsätter att detta görs i det fortsatta arbetet, då det är en del av bedömningen av markens lämplighet. Villkor i detaljplanen enligt 4 kap 14 § PBL måste föregås av en utredning som visar på att olika efterbehandlingsåtgärder är tillräckliga för att göra marken lämplig. Enligt PBL 4 kap. 32§ får detaljplanen får inte heller vara mer detaljerad än som behövs med hänsyn till planens syfte. Om inte någon förorening föreligger i delar av detaljplanen ska inte heller planbestämmelse om villkorat bygglov finnas för dessa delar. (8)

Länsstyrelsens rådgivning

Information om fornlämningar

Aktuell fastighet ligger lite norr om fornlämningen för Malmö medeltida stadslager. Fastigheten består av utfyllnadsmassor som lagts ut förra halvan av 1900-talet. Arkeologiska utgrävningar i hamnen har dock visat att det finns stenålderslämningar i de postglaciala sediment som finns under utfyllnadsmassorna. Utbredningen för stenåldersbosättningar i hamnområdet är inte känd, därför kan det bli aktuellt med en arkeologisk insats om schaktning kommer att utföras i nivå med havsnivå eller djupare. Vid osäkerhet är det en god idé att ansöka om samråd med länsstyrelsens kulturmiljöenhet i god tid före exploatering. (9)

Länsstyrelsens bedömning

Mot bakgrund av att det finns brister i handlingarna kan länsstyrelsen komma att kalla in planen för prövning enligt 11 kap. PBL om planen antas utan ytterligare kompletteringar och förtydligande redovisning som visar på markens lämplighet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Malmö kommer i framtiden att påverkas av effekter av ett förändrat klimat, inte minst genom högre havsvattenstånd. Översvämningar är oerhört kostsamma för såväl samhället som invånare och människor riskerar att komma till skada. Det ligger därför i hög grad i Malmö stads intresse att säkra staden, såväl dess befintliga som tillkommande bebyggelse, mot extrema vädersituationer som höga havsvattenstånd.*

Ny bebyggelse som möjliggörs genom denna och andra nya detaljplaner kan antas finnas kvar betydligt längre fram i tiden än år 2100, även om livslängden baserad på avskrivning av fastigheter

samt livscykelanalysen för en byggnad är 50 år. Malmö stad arbetar därför för att ett yttre kustskydd ska anläggas och finnas på plats vid en tidpunkt då det bedöms som rimligt utifrån prognoser för framtida havsnivåer.

Malmö stad utgår från dagens kunskap och de prognoser som SMHI ger som underlag. I förstudier som Malmö stad har låtit ta fram, till exempel ”Strategi mot extrema högvatten i Malmö” (Sweco, 2018-02-28), används det högsta utsläppsscenarioet av växthusgaser som dimensionerande, vilket anger att havsnivåhöjningen kan bli upp till 1 meter över dagens nivå till år 2100. Om tillfälliga havsnivåhöjningar på grund av extrema väderförhållanden läggs till kan enligt dagens prognoser nivåer upp till 3,4 meter RH2000 förekomma vid Malmös kust år 2100.

Malmö stad bedömer att en lägsta nivå för ny bebyggelse på minst +3.0 meter över havets medelvattenstånd är tillräcklig för lång tid framåt. Denna nivå anges i föreskrifter i Översiktsplan för Malmö (antagen av kommunfullmäktige 2018) såvida inte andra åtgärder kan vidtas som skydd mot översvämning. För att skydda lägre liggande mark och förhindra vattenflöden genom svackor eller säkerställa lågt belägna tillfarter kan tillfälliga eller permanenta barriärer till + 3.0 meter behövas.

I Översiktsplan för Malmö föreskrivs vidare att ett sammanhängande kustskydd ska anläggas som skyddar bebyggda områden från översvämningar. Ett kustskydd kan enligt översiktsplanen komma att bestå av olika delar som samverkar; utfyllnader, öar, vallar, murar och rörliga anordningar som stängs om en översvämning botar. I Översiktsplan för Nyhamnen (antagen av kommunfullmäktige 2019) redovisas en skyddsport i hamninloppet mellan Västra Hamnen och Norra Hamnen. Denna skyddsport skulle hantera vattennivåerna i Citadellshamnen sydöst om planområdet. Turbinkanalen föreslås i ovan nämnda dokument, Strategi mot extrema högvatten i Malmö, kunna stängas av för att skydda det aktuella planområdet och andra delar av staden som berörs av höga vattennivåer i kanalen.

I Handlingsplan för arbetet 2019–2023 med att stärka Malmös roll som framtidens kuststad (godkänd av kommunstyrelsen i maj 2020) slås inriktningen fast att Malmö stad ska möjliggöra en fortsatt stadsutveckling och samtidigt skydda viktiga samhällsfunktioner samt bostäder och verksamheter i havsnära lägen mot höga havsvattenstånd. Enligt handlingsplanen ska en långsiktig strategi tas fram med åtgärder för att skydda befintlig och ny bebyggelse, samhällsviktiga funktioner som exempelvis Malmö Centralstation, Citytunneln, annan infrastruktur, allmänna reningsverk med mera. Strategin ska omfatta förslag till insatser, prioriteringar, finansieringsfrågor och tidplan för beslut och åtgärder. Strategin ska ligga till grund för politiska inriktningsbeslut för genomförande av åtgärder på kort och lång sikt. Arbetet med strategin ska genomföras 2020-2023.

Utifrån dagens kunskap bedömer Malmö stad att ett sammanhängande yttre kustskydd som skyddar mot havsvattenstånd som överstiger 3 meter måste vara på plats under andra halvan av 2000-talet, troligen omkring 50 år fram i tiden.

Det är uppenbart att anläggningar för yttre kustskydd förutsätter en lång och omfattande planeringsprocess. Exakt vilken nivå skyddet ska ligga på går inte att slå fast i nuläget. Skyddsåtgärder kan komma att behöva genomföras i flera etapper. Sannolikt krävs lösningar som går att bygga på successivt. Ett kustskydd kräver omfattande studier av olika aspekter för att optimala lösningar ska uppnås. Nödvändiga fördjupade utredningar ska genomföras och ansvars- och finansieringslösningar klargöras, prövningar och tillståndprocesser utifrån lagstiftning behöver drivas, förutom att planprocesser och konsekvensbeskrivningar måste till. Med tanke på de långa tidsaspekterna är det samtidigt fullt möjligt att ha ett skydd på plats vid en tidpunkt då det kommer att krävas.

De typer av klimatanpassningsåtgärder som krävs för att skydda centrala Malmö mot översvämningar finns anlagda på ett flertal platser i världen. Även om genomförandet är komplext och tekniskt komplicerat är anläggningar av detta slag fullt realistiska, något som framgår av att motsvarande anläggningar existerar i andra mer utsatta kuststäder.

Ett yttre sammanhängande kustskydd har som syfte att skydda stora delar av Malmös centrala delar. Där finns synnerligen höga ekonomiska och kulturbeskydd värden. Att föreställa sig att Malmö stad inte kommer att genomföra de åtgärder som krävs är orimligt. Som framgår ovan finns planering för ett yttre kustskydd med i flera av Malmö stads politiskt beslutade styrdokument. Sammantaget finner Malmö stad att det inte är rimligt att i nuläget kräva att en lösning ska vara preciserad och i alla delar effektbeskriven.

Ett kustskydd kommer inte enbart skydda nya byggnader utan även befintlig bebyggelse och infrastruktur, varav en stor del är statliga. Statens medverkan för att genomföra ett kustskydd är därmed väsentligt. Länsstyrelsen bör i detta perspektiv ta en roll som aktiv aktör i en sådan process. Riksdag och regering behöver ta ansvar för en nationell samordning som kan säkerställa att lagstiftning anpassas för att underlätta genomförande av kustskydd som omfattar all bebyggelse samt ta fram nationella finansieringsformer. Den statliga samordningen har hittills varit bristfällig och ineffektiv för klimatanpassningsåtgärder. I detta avseende kan länsstyrelsen i Skåne som statens lokala representant spela en viktig roll och stödja länets kommuner.

Planbeskrivningen har kompletterats i resonemangen kring höga havsvattennivåer.

- 2. De utredningar som har genomförts kring höga havsvattenstånd i staden har inte tagit hänsyn till uppstuvningseffekter i kanalen. Effekter av vågor och vind kommer att behöva hanteras av ett framtida yttre kustskydd. I planarbetet har dock studerats dels hur skyfallssituationen ser ut med kapacitet i ledningsnätet för ett 10-årsregn, dels hur skyfallssituationen skulle påverkas om högre havsnivåer, uppstuvningseffekter etc skulle innebära att det inte finns någon kapacitet i ledningsnätet att ta emot något vatten. I båda situationerna innebär den föreslagna höjdsättningen att översvämning i byggnader kan undvikas och att området är framkomligt för räddningstjänstens fordon.*
- 3. Den skyfallsmodellering som gjorts över Malmö stad och som visar skyfallssituationen med nuvarande markanvändning inom området har uppdaterats och visar situationen vid ett 100-årsregn med klimatkraftfaktor (1,3). Även den skyfallsutredning som gjorts specifikt för den aktuella detaljplanen inför granskningen, och som redovisas i planbeskrivningen, har utgått från ett 100-årsregn med klimatkraftfaktor 1,3. Skyfallsutredningen har vidare utgått från ny föreslagen höjdsättning för området. Simuleringen visar bland annat att vattendjupet generellt kommer att underskrida 0,2 meter på gatorna i området. I några enstaka punkter överskrider 0,2 meters djup med några centimeter, men det är i så begränsad omfattning att räddningstjänstens framkomlighet inte bedöms hindras. Se vidare i planbeskrivningen.*
- 4. En ökad havsvattennivå kan innebära dämning i dagvattenledningsnätet. Detta uppstår oftast under vintermånaderna medan de intensiva skyfallen sker under sommarmånaderna. Nederbörds-mängden för ett 100-årsregn med antagandet att det finns kapacitet motsvarande ett 10-årsregn i dagvattenledningsnätet (se simulering i planbeskrivningen) ger upphov till en större ytavrinning än ett 10-årsregn där det antas att ledningsnätet är dämt och helt saknar kapacitet.*

För att ändå undersöka vilka konsekvenser ett skyfall skulle få om ledningsnätet skulle däckas på grund av högre havsvattennivå, uppstuvningseffekter eller liknande, har en simulering av detta gjorts och resultatet arbetats in i planbeskrivningen. Simuleringen utgår från ett 100-årsregn med klimatkraftfaktor 1,3, och att det inte finns någon kapacitet i ledningsnätet att ta emot vatten.

Simuleringen visar att den föreslagna höjdsättningen fungerar som planerat även med ovanstående förutsättningar. Det blir en något större utbredning av översvämningen inne på kvartersmark men vattnet håller sig mellan huskropparna och på gatan. Ute på Skeppsbyggaregatan håller sig vattnet

intill kantstenen och djupet blir upp till ca 3 cm djupare på södra sidan vägen och ca 5 cm på norra sidan jämfört med den simulering som gjorts med viss kapacitet i ledningsnätet. Djupet för framkomlighet på 20 cm överstigs fortfarande endast lokalt kring lågpunkterna där dagvattenbrunnarna är placerade.

5. I den höjdsättnings- och skyfallsutredning som tagits fram har en relativt noggrann höjdsättning av området gjorts, som bygger på ett system av många mindre lokala lågpunkter och några utsläppspunkter längs Turbinkanalen respektive Citadellsvägen dit vattnet leds. Mot bakgrund av den tänkta höjdsättningens detaljeringsnivå och att staden ansvarar för vidare projektering och genomförande av den allmänna platsen bedöms det inte nödvändigt att höjdsätta marken i plankarta.
6. Kommunens dagvattenstrategi, som är en överenskommelse mellan bland andra miljöförvaltningen, VA Syd och fastighets- och gatukontoret, anger en klassificering av dagvatten och med vilka trafikmängder dagvatten från gator/ vägar behöver renas (>15 000 fordon/ dygn). Räknat på ett scenario för år 2040 med stora trafikmängder på Skeppsgatan, Citadellsvägen och Mariedalsvägen/ Västra Varvsgatan ligger trafikmängderna strax över den siffra då rening bedöms behövas. Räknat på ett scenario som utgår från kommunens trafik- och mobilitetsplan, som bedöms mer sannolikt och som utförda kapacitetsberäkningar bygger på, underskrids dock denna siffra med viss marginal. Mot bakgrund av detta, att rening av dagvatten planeras längs Skeppsbyggaregatan där trafikmängden 15 000 fordon kommer att underskridas med god marginal samt att planområdets och gatornas utbredning delvis begränsas av befintliga fastigheter, kanaler och andra landskapselement, bedöms det inte nödvändigt eller rimligt med krav på ytterligare reningsanordningar för dagvatten från gatorna i området. Det bedöms inte heller nödvändigt med särskilda reningsanordningar i områdets inre, utöver den rening som kommer att ske naturligt på vegetationstäckta ytor på gårdar och i park.

De reningsanordningar i form av biofilter som planeras längs Skeppsbyggaregatan planeras utformas i likhet med de som sedan tidigare anlagts längs Neptunigatan (som Skeppsbyggaregatan utgör en förlängning av). Det är inte aktuellt att lägesbestämma ytorna i plankartan; lämplig placering avgörs i fortsatt detaljprojektering av allmän plats.

7. I samband med framtagandet av detaljplanen 5440 för fastigheten Abborren 2 m.fl, direkt öster om planområdet (antagen och laga kraft 2018), genomfördes en bullerutredning som omfattade buller från Lantmännen Cerealias verksamhet (ÅF, 2018-04-20). Utredningen visar att riktvärdena för buller underskrids med viss marginal vid den planerade bebyggelsen inom kvarteret Abborren. Även i samband med framtagandet av detaljplan 5400 för del av fastigheten Hamnen 21:149 m.fl, nordost om planområdet (antagen och laga kraft 2017), gjordes en utredning kring industribuller från Lantmännen Cerealias verksamhet. Även denna visade att bullerriktvärdena underskrids vid de planerade bostäderna.

Mot bakgrund av resultaten av ovanstående utredningar och det faktum att det nu aktuella planområdet ligger längre bort från Lantmännen Cerealia än planområdena för både dp 5400 och 5440, har det inte bedömts nödvändigt att utreda industribuller vidare i detta planarbete.

8. Genomförda markundersökningar har stämts av med miljöförvaltningen och bedömts vara tillräckligt omfattande i detta skede, med undantag för att en kompletterande undersökning av föreningar i grundvattnet behövs. En sådan undersökning har initierats och resultatet av den beräknas inkomma i början av 2021, för att sedan kunna inarbetas i planhandlingarna inför antagandet. Föreningarna inom området är relativt omfattande, men marken bedöms genom åtgärder kunna göras lämplig för den planerade användningen inom rimliga ekonomiska gränser.
9. Schaktning i nivå med eller djupare än havsnivå kommer sannolikt inte att ske inom området, möjligtvis med undantag för de delar där underjordiskt garage kan bli aktuellt.

Länsstyrelsen, diarienummer SBN-2019-1117-45 (kompletterande yttrande):

Länsstyrelsens formella synpunkter

Strandskydd

Kommunen har, enligt 4 kap 17 § plan och bygglagen, möjlighet att pröva upphävande av strandskydd i detaljplan under vissa förutsättningar. Länsstyrelsen har skyldighet att i samrådet verka för att strandskyddet inte hävs i strid med 7 kap. 18 c-g §§ miljöbalken. Länsstyrelsen ska också pröva kommunens beslut att upphäva strandskyddet i en detaljplan om det befaras att strandskyddet upphävs i strid med gällande bestämmelser. Det är endast själva förfarandet för upphävandet av strandskyddet som regleras i plan- och bygglagen. De lagliga förutsättningarna för att upphäva strandskyddet i detaljplan regleras i 7 kap. miljöbalken. Att upphäva strandskyddet genom bestämmelser i en detaljplan förutsätter att det finns särskilda skäl enligt 7 kap 18 c-d §§ miljöbalken samt att intresset att ta området i anspråk på ett sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset.

Enligt 7 kap 13 § miljöbalken syftar strandskyddet till att långsiktigt trygga förutsättningarna för allemansrättslig tillgång till strandområden och bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet på land och i vatten.

Som särskilda skäl vid prövningen av en fråga om upphävande av eller dispens från strandskyddet får man beakta endast om det område som upphävandet eller dispensen avser

1. redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften,
2. genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilt från området närmast strandlinjen,
3. behövs för en anläggning som för sin funktion måste ligga vid vattnet och behovet inte kan tillgodoses utanför området,
4. behövs för att utvidga en pågående verksamhet och utvidgningen inte kan genomföras utanför området,
5. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett angeläget allmänt intresse som inte kan tillgodoses utanför området, eller
6. behöver tas i anspråk för att tillgodose ett annat mycket angeläget intresse.

I 18 d § finns bestämmelser om vad man får beakta som särskilda skäl utöver det som anges i första stycket, om prövningen gäller ett sådant område för landsbygdsutveckling i strandnära lägen som avses i 18 e §.

Kommunen avser pröva upphävande av strandskyddet inom hela det föreslagna planområdet och som det får förstås åberopar kommunen de särskilda skälen enligt 7 kap 18 c-d §§ punkt 1 och 2 miljöbalken.

Länsstyrelsens bedömning är att aktuella strandskyddsområden närmast kring Turbinkanalen och Citadellshamnen, samt området norr om befintliga byggnader, förutom en del av de hårdgjorda ytorna, idag inte är ianspråktagna. Länsstyrelsen finner att dessa markområden har värden för strandskyddets båda syften samt att det särskilda skälet enligt 7 kap 18 c-d §§ punkt 1 miljöbalken inte är godtagbart. Länsstyrelsen kan vidare konstatera att dessa områden inte genom en väg, järnväg, bebyggelse, verksamhet eller annan exploatering är väl avskilda från området närmast strandlinjen, varför det särskilda skälet enligt 7 kap 18 c-d §§ punkt 2 miljöbalken inte heller är godtagbart. Det finns alltså inte förutsättningar att upphäva strandskyddet i den omfattningen som kommunen föreslår med stöd av 7 kap. 18 c § punkt 1 eller punkt 2 miljöbalken. **(1)**

Länsstyrelsen vill erinra om att i de fall kommunen avser planlägga inom strandskyddsområde bör strandskydds- och planbestämmelserna vara förenliga.

Planbestämmelser som är förenliga med strandskyddsbestämmelserna kan vara ”allmän plats” och t ex betecknas som NATUR eller PARK. **(2)**

Länsstyrelsens rådgivning

Information om biotopskydd

Av planhandlingarna framgår att vegetationen inom det föreslagna planområdet bedömts inte omfatta biotopskyddsområden, sid 42. Av flygfoto kan Länsstyrelsen se att det finns två alléer i den nordvästra delen av området. Länsstyrelsen råder kommunen att i kommande planhandlingar redogöra för bedömningen att alléerna inte omfattas av de generella biotopskyddsbestämmelserna.

Länsstyrelsen vill erinra om de generella biotopskyddsbestämmelserna. Enligt 7 kap 11 § miljöbalken får verksamheter inte utföras och åtgärder inte vidtas som kan skada naturmiljön inom små mark- eller vattenområden (biotoper) som på grund av sina särskilda egenskaper är värdefulla livsmiljöer för hotade djur- eller växtarter eller som annars är särskilt skyddsvärda. De särskilt skyddsvärda biotoperna anges i bilaga 1 till 5 § Förordningen (1998:1252) om områdesskydd enligt miljöbalken mm. Till de särskilt skyddsvärda biotoperna hör bland annat alléer.

På Naturvårdsverkets hemsida hittas bl a beskrivningar av biotoper som omfattas av biotopskydd:

<http://www.naturvardsverket.se/Stod-i-miljoarbetet/Vagledning/Skyddad-natur/Biotopskyddsomraden/#biotoptyper>

Länsstyrelsen anser att det är angeläget att biotopskyddsområden får ett fullgott skydd inom planlagd mark så att biotopens värde kan bevaras i så stor utsträckning det är möjligt och att den fortsättningsvis kan fylla funktioner inom planområdet. I första hand bör ett biotopskyddsområde läggas inom allmänplatsmark med planbestämmelsen NATUR. Observera att det avseende tex alléer, inte enbart är träden i allén som omfattas av biotopskyddet. Även markområdet kring träden, minst motsvarande omfånget av trädkronorna, omfattas. Därav bör bredden av området med planbestämmelsen NATUR minst motsvara diametern av trädkronorna.

Länsstyrelsen får, om det finns särskilda skäl i det enskilda fallet, medge undantag från förbudet. Om särskilda skäl föreligger att medge dispens, kan kompensationsåtgärder som innebär att olika biotoper nyskapas i viss mån utgöra ersättning för den biotop som skadas av åtgärden.

Länsstyrelsen vill även erinra om att en dispensansökning bör göras tidigt i processen eftersom utfallet kan påverka detaljplanens utformning. **(3)**

Information om skyddade arter

Länsstyrelsen vill även erinra om att vilda fåglar är skyddade enligt 4 § artskyddsförordningen. Enligt denna är det bland annat förbjudet att avsiktligt döda djur, avsiktligt störa djur, särskilt under djurens parnings-, uppfödning-, övervintrings- och flyttperioder samt att skada eller förstöra djurens fortplantningsområden eller viloplats. Utrymmet att lämna dispens från förbuden är ytterst begränsat.

Länsstyrelsen råder därför kommunen att komplettera kommande planhandlingar med redogörelse för hur de skyddade arternas miljöer och fortlevnad påverkas och i vilken omfattning de kan komma att beröras av detaljplanens genomförande. Hur påverkan i så fall

ser ut, vilka åtgärder som planeras att vidtas för att undvika skada och om dispensprövning enligt artskyddsförordningen eventuellt kommer att krävas. (4)

Länsstyrelsens bedömning

Mot bakgrund av att det finns brister i handlingarna kan länsstyrelsen komma att kalla in planen för prövning enligt 11 kap. PBL om planen antas utan ytterligare kompletteringar och förtydligande redovisning som visar på markens lämplighet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planförslaget har reviderats på sådant sätt att strandskyddet inte upphävs i den omfattning som tidigare föreslagits. Strandskyddet föreslås bevaras i delar närmast Turbinkanalen. För de delar där strandskyddet föreslås upphävas har planbeskrivningen kompletterats och förtydligats gällande särskilda skäl för upphävandet och resonemang kring påverkan på strandskyddets syfte.*
2. *De delar där strandskyddet föreslås bevaras regleras som park, samt med administrativ bestämmelse om att strandskyddet gäller fortsatt.*
3. *Trädplanteringarna som finns i planområdet nordvästra del och som omgärdar en grusplan uppfördes som läplantering åt tidigare modulbostäder. Planteringen har inte bedömts omfattas av begreppet allé eftersom de inte kantar en väg, varken befintlig eller före detta, och inte heller ett i övrigt öppet landskap. Planbeskrivningen har förtydligats gällande detta.*
4. *Planförslaget har kompletterats med resonemang kring påverkan på skyddade arter.*

Kommunala lantmäterimyndigheten Malmö stad, diarienummer SBN-2019-1117-36:

Lantmäterimyndigheten har inga synpunkter på planförslaget förutom fastighetsindelningsbestämmelse gällande Makrillen 3 saknas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planhandlingarna har enligt överenskommelse med lantmäterimyndigheten reviderats så att skrivning om justering av fastighetsindelningen för Makrillen 3 utgår helt. Fastighetsindelningsbestämmelsen för Makrillen 3 anses tas bort i en separat ändring av detaljplan.

Kommunala och regionala organ

Miljönämnden, diarienummer SBN-2019-1117-37:

Malmö stad har högt ställda hållbarhetsmål i bland annat översiktsplanen, Malmökommissionens rapport och miljöprogrammet för Malmö. Miljönämnden anser att den fysiska planeringen är ett kraftfullt verktyg som rätt använt kan bidra till att nå dessa mål. I detaljplaneringen har staden rådighet och möjlighet att skapa förutsättningar för en social, ekologisk och ekonomiskt hållbar utveckling.

Miljönämnden anser att detaljplanen, i planbeskrivningen samt i plankartan, på ett godtagbart sätt hanterar de konsekvenser som planen ger upphov till.

Servicenämnden, diarienummer SBN-2019-1117-39:

Servicenämnden ställer sig positiv till detaljplanens syfte men vill uppmärksamma att när det gäller ombyggnaden av Varvsbron och Västerbron samt nybyggnaden av två gång- och cykelbroar över Turbinkanalen, så ska sektionerna för körfält samt 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 broarna med tillfartsvägar ingå i en normal vinterväghållnings slinga för området. **(1)**

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, Baggers bro, används ”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. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Hänsyn till bredder och svängradier för driftfordon kommer att tas vid detaljprojekteringen av allmän plats inom området.*
2. *Frågan om ytbeläggning på planerade broar hanteras i kommande detaljprojektering och byggnation av broarna.*

Förskolenämnden, diarienummer SBN-2019-1117-40:

Förskolenämnden är positiv till en utveckling av aktuellt område och att förutsättningar för en förskola med cirka 80 barn innefattas i planen. Det aktuella området kommer att knyta samman Västra hamnen med befintliga staden, vilket ses som positivt.

Etablering av aktuell förskola ingår i den samlade planering som finns för Västra hamnen. Behovet av aktuella förskoleplatser är identifierat i denna planering. Förskolenämnden hade helst sett en förskola med fler platser, men förstått att förutsättningarna till en större enhet är begränsade. **(1)**

Förskolenämnden vill därför redan i detta sammanhang lyfta vikten att en permanent förskola även etableras inom näraliggande fastigheten Skoltiden 1, där Skeppets förskola idag är lokaliserad, och att förutsättningar skapas för en enhet med fler barn än i nu aktuell plan. Förskolenämnden efterlyser ett initierande rörande utvecklingen av denna kommunalt ägda fastighet, en fråga som olyckligtvis varit vilande och inte getts någon riktning under flera år. **(2)**

Förskolenämnden anser att minst 600 kvm bruttoarea (BTA) ska regleras att ligga i markplan för att förskolan på så sätt ska kunna begränsas till 2 plan, då detta bedöms som verksamhets- och ekonomiskt mest fördelaktigt. I planen på sidan 11 anges att 500 kvm av totalt 1000 kvm ska ligga i markplan, vilket således bör utökas. Det som anges i planbeskrivningen på sidan 11 behöver tydliggöras i förhållande till det som anges på sidan 15, där det anges att förskolan har ett behov av 1200 kvm (BTA). Byggnadskroppen kan i planförslaget vara 17 meter djup för den del som innefattar förskola, vilket ses som positivt för förutsättningarna att skapa en bra invändig planlösning för förskola. **(3)**

Förskolenämnden ser positivt på ett samnyttjande av gröna ytor och att förskolans utemiljö därmed ska kunna användas även av de boende under icke verksamhetstid. För förskolenämnden är det dock angeläget att en del av utemiljön enbart blir tillgänglig för förskolan. Hur denna fråga ska hanteras bör dock kopplas till det arbete som idag pågår kring utemiljöer och grönytor inom staden, med hänvisning till uppdrag från kommunfullmäktige i budget 2020. **(4)**

Förskolenämnden anser att balkonger till bostäder inte bör finnas i anslutning till en förskolas utemiljö. Planen bör därför inte tillåta balkonger som är vända mot innergården i nära anslutning till förskolans utemiljö. (5)

Förskolenämnden konstaterar att förskolan inte behandlas inom särskilt avsnitt i planbeskrivningen, vilket försvårar att få en tydlig bild av tankarna kring förskolans förutsättningar enligt planen. (6)

Frågan om angöring av bl.a. tunga transporter till förskolan är av stor betydelse. I planbeskrivningen på sidan 19 framgår hur angöring ska lösas, vilket bl.a. innebär angöring i de mindre gatorna inom storkvarteret. Förskolenämnden är positiv till dessa lösningar, som innebär att angöringen inte påverkar förutsättningarna för friytan inom förskolan utemiljö.

Förskolenämnden är positiv till att byggherren verkar för olika mobilitetslösningar för att begränsa behovet av bilparkering. Det ses vidare som positivt att planen anger att bilparkering i markplan inte ska ske på kvartersmark. Däremot råder viss tveksamhet till avståndet till det planerade parkeringshuset. Denna omständighet bör observeras så att inte den nya parkeringspolicyn blir ett hinder i kommande bygglovsprocess. (7)

Förskolenämnden konstaterar att området kommer att belastas av mycket trafik till och från Västra hamnen. Förskolenämnden vill därför betona vikten av säker trafikmiljö och särskilt trygga och säkra gång- och cykelvägar. (8) Vikten av en god ljudmiljö och god luftkvalitet måste också betonas. Enligt planförslaget klarar förskolans utemiljö riktvärdet för buller, men det förutsätter att kringliggande byggnader uppförs. (9)

Avslutningsvis vill förskolenämnden påtala vikten av att markföroreningsfrågan hanteras och nämnden förutsätter att förskoletomten vid byggstart är helt fri från markföroreningar. (10)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Detaljplanen reglerar inte antalet förskoleplatser, men det har i planarbetet bedömts rimligt med en förskola med ca 80 platser inom området/ kvarteret, med hänsyn till behovet av friytan för förskolebarnen och behovet av uteytan för boende i angränsande bostäder.*
2. *Frågan om Skeppets förskola på fastigheten Skoltiden 1 berör inte denna detaljplan och hanteras inom en separat process.*
3. *Bruttoarean för förskolan har diskuterats med förskoleförvaltningen, med slutsatsen att 14 m²/plats, totalt ca 1100 m², är en lämplig siffra. Planförslaget har reviderats med denna siffra i plankartans bestämmelser såväl som i texterna i planbeskrivning. Bestämmelsen om att delar av förskolelokalerna ska vara förlagda i bottenvåningen har däremot utgått, eftersom den bedömts överflödigt – förskolelokaler kan oavsett antas placeras i bottenvåningen i stor omfattning eftersom denna är mindre attraktiv för kontor.*
4. *Planförslaget innebär att del av det nordvästra kvarteret planläggs för bostadsändamål och centrumändamål – inom denna del ryms även utemiljö för bostäderna. Resterande del av kvarteret planläggs för skola, centrumändamål och kontor, inte för bostäder – inom denna del kommer yta för förskolegård att finnas. Avgränsningen mellan de två användningsområdena har gjorts för att en förskolegård som uppfyller riktlinjerna för friytan ska kunna skapas, samtidigt som en yta för de boendes utevistelse och lek säkras under de tider på dygnet då förskolans verksamhet är igång. Under övriga tider av dygnet kan boende/allmänheten tillåtas nyttja förskolegården om det bedöms som fungerande för verksamheten.*

Uppdraget från kommunfullmäktige rör samnyttjande mellan förskola och parkmark och är därmed inte relevant i sammanhanget.

5. *Förskolegården kommer inte att ligga i direkt anslutning till möjliga bostäder utan ca 20 meter från dessa. Det bedöms därför inte vara rimligt eller finnas ett behov av att begränsa möjligheten till balkonger ytterligare.*
6. *Planbeskrivningen följer i stort planavdelningens mall för planbeskrivningar.*
7. *Planförslaget har justerats så att markparkering för hämtning och lämning av barn vid förskolan får anordnas inom förskolans område.*
8. *Det övergripande gatunätet i området, däribland Skeppsbyggaregatan som gränsar till förskolan i norr, kommer att utformas med separata gång- och cykelvägar så att det ska vara enkelt och tryggt att röra sig som gående och cyklist. Det områdesinterna gatunätet är i huvudsak tänkt att utformas som gator på gåendes villkor, utan trottoarer men med vegetation och annan möblering som håller nere hastigheterna. I anslutning till förskolan kan det bli aktuellt att med hjälp av möblering av gaturummet skilja gående från bilister, detta kommer studeras vidare i detaljprojekteringen av gatorna.*
9. *Sannolikheten är liten att den övriga planerade bebyggelsen inom området inte skulle komma till stånd ungefär samtidigt som förskole- och kontorsbyggnaden. Om detta trots allt skulle tyckas bli fallet får behovet av och förslag till andra bullerskyddande åtgärder studeras i projekteringen. Planförslaget omöjliggör exempelvis inte bullerskärm i fastighetsgränsen, även om detta vore negativt för upplevelsen av gatumiljön.*
10. *Markföreningar inom området kommer att åtgärdas så att tillämpliga riktvärden klaras innan överlämning av marken till respektive byggherre.*

Gymnasie- och vuxenutbildningsnämnden, diarienummer SBN-2019-1117-41:

Gymnasieskolan är en verksamhet som är utsatt för konkurrens och är därför i behov av att attrahera blivande studenter. Därav är faktorer så som pendlingsmöjligheter av stor betydelse inte minst då ett stort antal studenter inte är bosatta i Malmö. I den aktuella detaljplanen finns inte Universitetsholmens gymnasium med då det finns en separat detaljplan för denna fastigheten som avser gymnasiet.

Nämnden vill därför betona vikten av att se över tillgänglighet i form av cykelvägnät, kollektivtrafikstillgänglighet, angräning till skolan och parkeringsmöjligheter i anslutning till Universitetsholmens gymnasium. **(1)** Nämnden betonar lika så vikten av lämpligt bullerskydd inom området då buller som orsakas av trafik är den typ av buller som är störst i omgivningen. **(2)** Lika så vikten av att analyser gällande tilldelning av mark för skolverksamhet, där bland annat markföreningar, tomtmark och kommunikationer ingår ska vara genomarbetade och åtgärdade innan beslut fattas. **(3)**

När Universitetsholmens nya lokaler är färdigställda kommer där pågå byggarbeten på intilliggande fastigheter. Det är av största vikt att det säkerställs att området runt skolan är säkert för elever, personal och besökare. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *När det aktuella planområdet med ingående gatunät är utbyggt kommer tillgängligheten till gymnasieskolan att vara god eftersom det bland annat planeras separata gång- och cykelvägar på de omgivande gatorna, gc-vägar som i sin tur knyts till stadens övergripande gc-vägnät. Skolan kommer också att kunna nås av gående- och cyklister från det områdesinterna gatunätet som gränsar till skolfastigheten i väster och norr. Hållplatser för kollektivtrafik kommer att finnas nära skolan, bland annat kring korsningen Neptunigatan/Skeppsgatan. Angräning till skolan kommer att kunna ske från det interna gatunätet norr och väster om skolan och parkering kommer att kunna anordnas i parkeringshuset som planeras direkt norr om skolfastigheten.*

2. *Gymnasieskolan ingår inte i detaljplanen och eventuella bullerskyddande åtgärder inom skolfastigheten får därför studeras i samband med projektering och bygglovsprocess för skolan, inte i detta detaljplanearbete. Den planerade bebyggelsen norr om skolfastigheten kommer dock att skydda Universitetsholmens gymnasium från buller från trafiken på Skeppsbyggaregatan, vilket innebär en förbättring för skolfastigheten som idag ligger exponerad mot norr.*
3. *Universitetsholmens gymnasium finns, och kommer vid planerad rivning och nyuppförande, att finnas kvar på en plats som sedan länge använts för skolverksamhet och som redan är planlagd för allmänt ändamål, vilket innefattar skola. Platsen bedöms fortsatt lämplig för skolverksamhet, med hänsyn bland annat till närheten till kollektivtrafik, gång- och cykelvägar, centralstation m.m.*

När planarbetet inleddes var det inte aktuellt med en nybyggnad av gymnasieskolan och det fanns därför inte skäl att ifrågasätta den övergripande struktur för området och ungefärliga avgränsning av skolområdet som tidigare arbetats fram och som det nu aktuella planförslaget är en vidarebearbetning av. Viss justering av skolfastighetens gränser föreslås med anledning av den nu aktuella detaljplanen, men det gäller i norr, öster och söder endast små justeringar. I väster kommer ett mer omfattande intrång på skolfastigheten att bli aktuellt för att rymma gata och ett kvarter, men denna del har tidigare använts av World Maritime University och inte av gymnasieskolan. Sammantaget bedöms förutsättningarna fortsatt goda för gymnasieverksamhet på platsen, och det aktuella planförslaget bedöms inte påverka möjligheterna att uppföra en ny skola på platsen på ett orimligt sätt.

Eftersom gymnasieskolan inte ingår i den aktuella detaljplanen kommer frågan om exempelvis hantering av markföreningar inom skolområdet inte hanteras i detaljplanearbetet utan i projektering, markarbeten och byggnation av ny skola.

4. *Frågan om tillgänglighet till skolan och säkerhet kring denna vid byggnation i kringområdet hanteras inte i detaljplanen utan inför och under byggnation.*

Kulturnämnden - Malmö Muséer, diarienummer SBN-2019-1117-43:

Attraktiva, trygga och socialt hållbara boendemiljöer skapas genom att blanda bostäder och arbetsplatser, kommersiella verksamheter, kultur och offentlig service. För att uppnå detta i en allt tätare stad behöver kulturen ges plats i stadsplaneringen, i så tidiga skeden som möjligt. Offentlig utsmyckning, platsens historiska dimensioner, möjligheter till såväl utövande som mottagande av kultur m.m. behöver diskuteras och ges utrymme samt göra skillnad i det som staden planerar.

I Malmö stads översiktsplan beskrivs kulturen som kittet som håller samman samhällen. Under kapitlet ”Kultur och delaktighet”, beskrivs vikten av att planera miljöer som stödjer människors möten och interaktion. Strategierna till kapitlet belyser vikten av att implementera kulturen och ska vara vägledande för stadens planeringsprocesser.

Kulturstrategin är ett kommunövergripande strategidokument vilket med fördel bör användas och hänvisas till i det fortsatta planarbetet. **(1)**

Kulturmiljö

Kulturnämnden ser positivt på att sträckningen för den f.d. järnvägen Limhamnsbanan genom planområdet bevaras som ett öst-västligt väg- och rekreationsstråk. På så sätt skapas en förankring till platsens historia som ger kvaliteter i den nya bebyggelsen. Sträckningen bör dock justeras så att det planerade parkeringshuset följer den äldre järnvägssträckningen.

(2)

Trots att planområdet inte ligger inom riksintresseområde för kulturmiljövården ska dess gränsande till riksintresseområdet Malmö (M114) redovisas i planhandlingarna. Planförslaget bör särskilt beröra den planerade bebyggelsens förhållande till befintlig bebyggelse inom Ribersborgsområdet och Malmöhusområdets försvarsanläggningar, som båda tas upp som värden i beskrivningen till riksintresset. Värdena inom ett riksintresse kan påverkas av utformningen av bebyggelse även utanför dess gräns. Det är särskilt viktigt att den nya bebyggelsen åt väster och sydväst i planområdet tydligt anpassas och förhåller sig till bebyggelsen i Ribersborg längs med Limhamnsvägen. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Listan över kommunövergripande dokument som legat till grund för planförslaget har kompletterats enligt önskemål.*
2. *Planförslagets struktur har inspirerats av den gamla järnvägslinjen. Det har dock inte bedömts rimligt att fullt ut följa den äldre järnvägssträckningen eftersom detta skulle innebära mycket svårutnyttjade byggrätter alternativt en annan, ineffektiv struktur. Planbeskrivningen har kompletterats med ett resonemang kring detta.*
3. *Planbeskrivningen har kompletterats med information om riksintresseområdet Malmö (M114) och planförslagets påverkan på detta.*

Tekniska nämnden, diarienummer SBN-2019-1117-44:

Trafik och angöring

Det krävs ett förtydligande kring hur biltrafik på gång- och cykelbanan längs med kanalen skall förhindras **(1)** och hur angöring till kvarteret i sydväst skall lösas. **(2)**

I angränsande fråga vill tekniska nämnden också yrka på att det vidtas åtgärder för att i mesta möjliga mån omöjliggöra infart med cykel till kvarteret västerifrån, detta till förmån för fotgängare. Cykeltrafik som korsar Mariedalsvägen och järnvägsbron, bör istället tydligt ställas endast inför alternativen att antingen fortsätta norrut mot Skeppsbyggaregatan eller söderut mot Citadellsvägen, för att på cykel angöra kvarteret från annat håll. **(3)**

Hur skall vändning möjliggöras för de bilar som trafikerar den öst-västliga gatan (GATA₁) genom planområdet? En allmän gata kan inte sluta i en gång- och cykelbana utan kräver lämplig yta för vändning. **(4)**

Plankartan behöver ses över och kompletteras med utfartsförbud längs lämpliga sträckor utmed de större gatorna. **(5)**

Plankartan behöver kompletteras med hörnavskärningar mot lokalgator/gångfartsgator. Hörnavskärningar handlar dels om sikt, men också om att möjligheten att bygga gångbana med kantstensradie på allmän platsmark måste kunna säkerställas. **(6)**

Gatan som löper mellan Neptunigatan och Citadellsvägen benämns som Skeppsgatan i planbeskrivningen och som Skeppsbyggaregatan i plankartan. Det bör klargöras vad som gäller. **(7)**

Grönfrågor

Planbeskrivningen bör kompletteras med fördjupad information om vilka naturvärden som förloras när området tas i anspråk för andra ändamål, vilka värden finns idag och hur kommer de att ersättas. Detta särskilt i de delar där parkmark och plantering övergår till GATA. **(8)** Det bör övervägas att tillföra en planbestämmelse om att plantering skall finnas i GATA. **(9)**

Övrigt

På sidan 36 om Räddningstjänsten behöver texten förtydligas avseende räddningstjänstens tillgänglighet och uppställning vid träd och planteringar på allmän plats, vilket då ska lösas i fastigheten med hjälp av TR2-trapphus och/eller oberoende utrymningsvägar om träd och plantering omöjliggör tillgänglighet för räddningstjänsten. **(10)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. I samband med detaljprojektering och genomförande av detaljplanen kommer det att studeras hur gång- och cykelbanan och dess anslutningar till angränsande gator ska utformas för att förhindra smittrafik med icke behöriga fordon, utan att förhindra framkomlighet för räddningstjänst och driftsfordon.*
- 2. Angöring till det sydvästra kvarteret sker från lokalgatan öster om kvarteret.*
- 3. I samband med detaljprojektering och genomförande av detaljplanen kommer det att studeras hur järnvägsbron och dess anslutningar mot väster och öster ska utformas. Det kan bli svårt att helt hindra cyklister från att ta sig över bron västerifrån och vidare genom området österut, men bro och anslutningar kan utformas på ett sådant sätt att cyklister i första hand uppmuntras att välja en annan väg. Utformningen av stråket behöver dock också ta hänsyn till att bron utgör en viktig koppling västerut för boende och verksamma inom området. För att förtydliga att avsikten inte är att det öst-västra stråket ska ingå i det övergripande cykelvägnätet har illustrationen kompletterats med möbleringen i den västra "entrén" till området, och planbeskrivningens beskrivningar av stråket har justerats.*
- 4. Avsikten är att den aktuella gatan endast ska användas av fordon för rörelsehindrade som ska till bostäderna i det nordvästra kvarteret, samt vid behov av räddningstjänsten. Fordon för rörelsehindrade kommer att vända/parkera på kvarterersmark. Räddningstjänstens fordon tillåts framföras på gc-vägen i gatans förlängning. Gatan är tänkt att utformas på ett sätt som motverkar att andra kör in på gatan. Denna utformning kommer att studeras vidare i kommande detaljprojektering och genomförande av detaljplanen.*
- 5. Frågan om utfartsförbud mot de större gatorna har stämts av med fastighets- och gatukontoret och bedöms kunna hanteras inom ramen för bygglovsprövningen, utan särskilt utpekande i detaljplanen. Ett av skälen till att undvika utfartsförbud i detaljplanen är att utfartsförbud inte är möjligt att införa i plangräns, varför det kan bli svårt att vara konsekvent jämfört med andra detaljplaner där situationen och behoven är de samma men där allmän plats inte ingår. Plankartan har därmed inte justerats, däremot har planbeskrivningen kompletterats gällande att utfarter inte är lämpligt mot de större gatorna.*
- 6. Plankartan har kompletterats med hörnavskärningar.*
- 7. Plankartan har justerats – gatan ska benämnas Skeppsgatan.*
- 8. En naturvärdesinventering har gjorts för området och information om denna samt hantering av naturvärden har lagts till i planbeskrivningen. Se även svar till yttrande från länsstyrelsen och kommunekologen.*
- 9. Fastighets- och gatukontoret under tekniska nämnden ansvarar för genomförandet av allmän plats och styr över gatornas utformning, däribland trädplantering i gatan. Planbestämmelse om trädplantering i gata bedöms därmed överflödigt.*
- 10. Planbeskrivningen har förtydligats gällande förhållandet mellan trädplantering och räddningstjänstens tillgänglighet.*

Räddningstjänsten Syd, diarienummer SBN-2019-1117-12:

Räddningstjänsten Syd har tagit del av insända handlingar. I samrådshandlingen framgår det att hänsyn har tagits till räddningstjänstens intressen kopplat till bland annat brandvatten, insatstid och tillgänglighet. Räddningstjänsten Syd har inga vidare synpunkter.

Kommunekologen, Malmö stad, diarienummer SBN-2019-1117-22:

Ärendet

Syftet med detaljplanen är att möjliggöra en fortsatt omvandling av den södra delen av Västra Hamnen, från industri- och hamnområde till blandad stad med bebyggelse av innerstadskaraktär. Syftet är också att möjliggöra en utveckling av gatunätet som knyter samman Västra hamnen med Malmös centrala och västra delar, för att skapa mer stadsmässiga gaturum och förbättra tillgängligheten för såväl fotgängare, cyklister, kollektivtrafik som biltrafik. Detaljplanen ska vidare säkerställa allmänna gång- och cykelstråk genom området i öst-västlig riktning och längs Turbinkanalen.

Områdets naturmiljöer består dels av busk- och trädriddåer längs med Turbinkanalen och dels av oexploaterad ruderatmark på fastighet Skolan 1, Hamnen 21:147 och Hamnen 21:138.

Turbinkanalen kantas av täta buskage och träd såsom ask, skogslönn, vitpil, hagtorn och gullregn. På grund av den täta vegetationen och branta slänter är tillgängligheten begränsad längs med kanalen.

Enligt florainventering av planområdets ruderatmark, utförd under sommaren 2017 (Suniva Farbu, 18 augusti 2017), är ruderatmarken örtrik med mycket käringtand och gullusern. Marken har en del blottade jord- och grusytor med ruderatväxter så som färgreseda, harklöver, klibbkorsört, samt ett stort parti med bergrör. En rödlistad art, den nära hotade piggtistel, noterades under inventeringen. Det förekommer en del tätväxande buskage i rader, bestående av en variation av arter, bl.a. mycket björnbär. En något äldre vitpil står vid kanalen och några träd, bl.a. popplar, står planterade i rader i planområdets nordvästra del.

Ett stort antal arter av olika artgrupper har rapporterats in i Artportalen inom planområdet (utdrag januari 2020). Flera födosökande fåglar har noterats, däribland de rödlistade arterna buskskvätta och kungsfiskare som observerades vid kanalen. Noterade spelande fåglar (indikerar revirhävd) är gransångare, hämpling, koltrast, näktergal och ärtsångare.

Under sommaren 2019 noterades fjärilarna mindre guldinge, tistelfjäril och den rödlistade sexfläckiga bastardsvärmaren.

De rödlistade växterna hårnarv och östkustarv noterades år 1996 respektive 1993, men rapporterade återfynd har inte gjorts sedan dess.

Detaljplaneområdet är inte utpekade i Naturvårdsplan för Malmö stad.

Planavdelningen har skickat samrådshandlingarna för detaljplan för del av fastigheten Makrillen 3 m.fl. i Hamnen i Malmö till kommuneekolog för kännedom och eventuella synpunkter.

Utlåtande

Det är positivt att planens gestaltungsriktlinjer för utemiljön på kvartersmark inkluderar fasadvegetation, lummiga innergårdar och inslag av större träd. Det är också positivt att delar av bjälklaget, vid underbyggnad av gård, ska göras planterbart.

Ruderatmark

Planförslaget innebär att ruderatmark med höga naturvärden tas i anspråk genom exploatering. Det är dock möjligt, och viktigt, att bevara vissa delar av denna mark och att kompensera för förlorade värden. Bland annat kan fröer från ruderatväxterna samlas in och användas inom planens kvartersmark och allmänna platsmark vid plantering och sådd av växtlighet. **(1)**

Miljö längs med Turbinkanal

Att man planerar att glesa ut vegetationen än mer längs med Turbinkanal kan få stora negativa konsekvenser för naturvärdena. Områdets täta buskage fungerar som skydd och födosöksområde för fågelfaunan och om denna försvinner eller minskar mycket kommer en stor del av fågellivet försvinna. Kommunekolog anser att detaljplanen på ett tydligare sätt behöver beskriva denna negativa konsekvens och hur den kan minimeras och kompenseras för (se vidare under "strandskydd"). Eftersom alla fåglar och deras livsmiljöer är skyddade i artskyddsförordningen behöver detaljplanen säkra upp dessa miljöer. **(2)**

Strandskydd

Detaljplanen föreslår att planområdets strandskydd ska upphävas genom bestämmelse i detaljplanen. Som särskilda skäl för upphävandet anges att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Kommunekolog anser emellertid att området längs med Turbinkanal inte är ianspråktaget på det sätt som planbeskrivningen menar och att det därför krävs ytterligare motivering till strandskyddets upphävande.

Som skäl anges också att området genom bebyggelse är väl avskilt från området närmast strandlinjen. Precis som anges ovan är detta inte aktuellt för området närmast Turbinkanal.

I planbeskrivningen står det även att djur- och växtlivet inte väntas påverkas på ett oacceptabelt sätt när strandskyddet upphävs. Enligt miljöbalken 7 kap 18 f § ska ett beslut om att upphäva strandskyddet inte omfatta ett område som behövs för att bevara goda livsvillkor för djur- och växtlivet. Området runt Turbinkanal är av betydelse för framför allt fågelfaunan och det behöver tydligt framgå hur planens negativa påverkan på faunan kan undvikas och minimeras. Kommunekolog föreslår att meningen "Djur- och växtlivet väntas inte heller påverkas på ett oacceptabelt sätt" formuleras om. Planbeskrivningen indikerar att påverkan på djur- och växtliv kommer att bli negativ, men hur stor den kommer att bli framgår inte. **(3)**

Övrigt

På sida 42 i planbeskrivningen behöver följande mening tas bort: "Dessa är dock inte heller listade i artskyddsförordningen". Alla fåglar i vilt tillstånd omfattas av artskyddsförordningen. Det finns endast vissa undantag i jaktlagen och jaktförordningen för fåglar som jagas. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Möjligheterna till kompensation för ianspråktagande av ruderatmark får undersökas inom ramen för genomförandet av detaljplanen.*
- 2. Planförslaget har reviderats vad gäller området närmast kanalen, bland annat området på östra sida om kanalen med tätare träd och buskvegetation – detta har planlagts som park, i vissa delar även med bevarat strandskydd.*
- 3. Planförslaget har reviderats med avseende på strandskyddet, se kommentar till yttrande från länsstyrelsen.*

4. Planbeskrivningen har justerats gällande naturmiljö.

VA Syd – vatten och avlopp, diarienummer SBN-2019-1117-38:

VA SYD har tagit del av samrådshandlingen och har följande att erinra:

Planområdet är väldigt komplext och innehåller stora utmaningar både vad gäller befintlig och ny infrastruktur. I planförslaget nämns att gatorna är en viktig del av Malmö stads gatunät och tillgängligheten till Västra hamnen, men man ska inte glömma att här även finns omfattande ledningsstråk under mark för VA, fjärrvärme, gas och el-försörjning och att delar av dessa utgör matningsledningar till Västra Hamnen. I Citadellsvägen, Skeppsbyggarregatan och längs Turbinkanalen östra sida finns VA ledningar som är en viktig del av stadens VA-anläggning och nödvändiga för försörjning av Västra Hamnen. För VA SYDs del innebär den föreslagna detaljplanen följande:

- Ombyggnation av Skeppsbyggarregatan och fyra nya bostadskvarter
Nya ledningar för dag- och spillvatten måste anläggas i Skeppsbyggarregatan för att möjliggöra VA-anslutning av de norra bostadskvarteren. Ledningarna måste således vara byggda innan de norra kvarteren kan anslutas till VA. Enligt gatusektionen kommer Skeppsbyggarregatan att bli en bred gata och VA SYD ser gärna att de nya ledningarna läggs i gatans norra del, samlade med befintlig vattenledning som inte kommer att läggas om.
- Ombyggnation av Västra Varvsgatan-Mariedalsvägen
Dricksvattenledningsnätet i Västra Hamnen är i dag hårt belastat och behöver förstärkas med en ny matningsledning för att kunna garantera framtida vattenförsörjning. Vattenledningen, som dras från Limhamnsvägen, ska anslutas till befintligt nät i korsningen Västra Varvsgatan och Skeppsbyggarregatan. Den nya ledningen kan med fördel ingå i samma entreprenad som ombyggnationen av Mariedalsvägen/Västra Varvsgatan. Längs den tänkta sträckan finns det både fjärrvärme och el-stråk vilka kommer behöva tas hänsyn till vid placering av den nya ledningen
- Rivning av Varvsbron som ersätts med ny bro
Arbetet kan komma i konflikt med VA SYDs spillvattenledning som försörjer hela Västra Hamnen. Denna ledning kan inte flyttas vilket kommer vara en förutsättning vid rivning och byggnation av den nya bron. Skyddsavstånd till ledningen måste kunna garanteras.

Byggnationen av den nya bron kommer att påverka flertalet ledningsägare som har sina matningsledningar till Västra hamnen i närheten av befintlig bro. Här måste Malmö stad i ett tidigt skede anvisa en plats för respektive ledningsägare eftersom det påverkar hur nya ledningar kan passera Turbinkanalen, exempelvis hängda i bron, nedschaktade tillsammans med bro eller tryckta under Turbinkanalen.
- Citadellsvägen
I Citadellsvägen ligger tryckavloppsledningar som utgör navet i stadens VA-försörjning. Ledningarna kommer att vara i drift fram till att Malmös nya avloppstunnel är färdig. Ledningarna kommer att påverka utformningen av Citadellsvägen, då de ej kan flyttas och markanvändningen ovan ledningarna kommer vara begränsad. Projektering och ombyggnation av gatan måste ske i samråd med VA SYD.

VA SYD har ett behov av att öka kapacitet i befintligt ledningsnät för vatten och spillvatten i Citadellsvägen för att kunna möta kapacitetsbehovet som utbyggnaden

av Varvsstaden genererar. Detta arbete behöver genomföras omgående och troligtvis tidigare än den planerade ombyggnationen av Citadellsvägen. (1)

- Skeppsgatan

I samband med utbyggnaden av nya Neptunigatan har VA SYD lagt nya ledningar i Skeppsgatan (från Citadellsvägen fram till den nya Esplanaden). VA SYD har för närvarande inga planer på att göra ytterligare arbeten i Skeppsgatan men planförslaget har ändrats något från de inledande diskussioner vi haft med Stadsbyggnadskontoret och parkeringshuset i det östra kvarteret har kompletterats med en byggnad med möjlighet till kontor, bostäder och centrumverksamheter. Om byggnaden blir en egen fastighet har VA SYD en skyldighet att upprätta förbindelsepunkt i fastighetsgräns vilket innebär att VA-anslutning behöver ske från Skeppsgatan. Enligt tidigare besked från FGK får ingen ytterligare ledningsbyggnation ske i denna gata eller i korsningen Skeppsgatan/Skeppsbyggaregatan. Gäller detta besked fortsatt kan VA SYD inte upprätta förbindelsepunkt för fastigheten och planförslaget behöver omarbetas. (2)

- Ny gång och cykelväg öster om Turbinkanalen

Här finns en spillvattenledning med dimension 800mm som övergår i en större ledning med dimension 1200mm. Denna ledning kan inte flyttas utan kommer att ligga kvar i befintligt läge.

Byggnationen av det sydvästra kvarteret förutsätter att en ny dagvatten- och eventuellt en spillvattenledning byggs i den nya GC-vägen.

För att genomföra detaljplanen krävs både samordning, gemensam planering och en genomarbetad tidplan, inte minst med tanke på rådande trafiksituation där de gator som ingår i planen utgör tillfartsvägar till Västra Hamnen vilket ger begränsad möjlighet till trafikreglering. Dessutom finns flera stora ledningsstråk inom området som kommer att behöva flyttas eller nyanläggas på en mycket begränsad yta. Inför fortsatt arbete vill VA SYD flagga för följande delar som kräver en gemensam samsyn på vad som ska göras samt när och hur det ska genomföras:

- Enligt besked från Malmö Stad kommer första steget vid genomförandet av detaljplanen att vara rivning av Varvsbron och byggnation av ny bro. Denna åtgärd kommer att beröra flertalet ledningsägare. Staden måste ange en plats för respektive ledningsägare. VA SYD kommer att behöva passera Turbinkanalen med den nya matningsledningen. Det behöver tydliggöras var VA SYDs anläggningar kan ligga för att vi bland annat ska kunna planera hur vi ska korsa kanalen. Vår befintliga spillvattenledning med dimension 800 som går längs Turbinkanalen kommer inte att kunna flyttas, vilket är en förutsättning för brobyggnationen.
- Ormen Långe, dvs den större fjärrvärmeutbyggnad EON ska göra i Skeppsbyggaregatan behöver samordnas med VA-utbyggnaden som krävs för området. En viktig knutpunkt för både fjärrvärme och VA kommer är korsningen Västra Varvsgatan/Skeppsbyggaregatan. Med tanke på trafiksituationen här kommer arbetena att behöva utföras gemensamt för att, i den mån det går, minimera trafikstörningar. Vidare bör man även fundera på om inte också VA utbyggnaden i Skeppsbyggaregatan ska ske samtidigt som utbyggnaden av Ormen Långe. Man kan inte genomföra byggrätterna i planen innan VA-nätet har byggts ut i Skeppsbyggaregatan. Vad vi förstår kommer Ormen Långe att byggas innan utbyggnaden av den nya Skeppsbyggaregatan. Malmö stad behöver återkomma med ett svar avseende möjligheten att både VA och fjärrvärme byggs ut samtidigt före gatuutbyggnaden.

- VA SYD behöver genomföra byggnation av nya ledningar i Citadellsvägen omgående för att klara kapacitetsbehovet vid utbyggnaden av Varvsstaden. Arbetena, som behöver genomföras tidigare än ombyggnationen av Citadellsvägen kommer att kräva trafikavstängningar. Trafikmässigt går det inte att hålla vägen stängd samtidigt som andra arbeten pågår som försämrar trafiksituationen i Västra Hamnen. Detta arbete måste därför ingå i den gemensamma tidplanen. **(3)**

Höjdsättning och skyfall

I planförslaget anges att en höjdsättningsplan ska genomföras före granskning. Detta tycker vi är bra och är ett krav som framförts av VA SYD redan tidigare. Ur ett skyfallsperspektiv är det viktigt att utbyggnad enligt planförslaget inte orsakar instängda områden där vattnet blir stående och orsakar skada utan att vattnet kan leta sig vidare mot kanalerna. **(4)**

Markföroreningar

VA SYD vill att man förtydligar i texten i planbeskrivningen sidan 27 med att markföroreningar ska vara avhjälpta och godkända av tillsynsmyndigheten. Det måste finnas ett godkännande innan VA SYD kan starta sin entreprenad. **(5)**

Inom området ska platsspecifika riktvärden tas fram för området. Dessa platsspecifika riktvärden ska även omfatta VA SYDs ledningsdjup. När de platsspecifika riktvärdena tas fram behöver hänsyn tas till att det kommer ligga dricksvattenledningar i området. VA SYD önskar en dialog med Malmö Stad gällande avtal för sanering och framtagande av platsspecifika riktvärden. **(6)**

Kommentar till texten i planbeskrivningen

Valda delar av VA SYDs yttrande bör lyftas in i planbeskrivningen så att omfattningen av de VA-arbeten som krävs för att genomföra planen framgår. Vidare vill vi att handlingen kompletteras med följande:

Under rubriken *Planeringsförutsättningar (sidan 4)* behöver texten kompletteras med att VA SYD har huvudledningar i Citadellsvägen, Skeppsgatan och längs Turbinkanalen som utgör en viktig del av stadens VA-anläggning och försörjningen av Västra Hamnen. **(7)**

Under rubriken *Teknisk försörjning (sidan 1)* behöver man förtydliga att ledningsnätet i Skeppsbyggaregatan måste byggas ut för att kunna ansluta planområdets norra del. I dag finns inga ledningar för spill och dagvatten i Skeppsbyggaregatan. Vidare kommer dagvattnet för det södra kvarteret att anslutas till ny dagvattenledning i den nya GC-vägen längs Turbinkanalen. I planbeskrivningen står något annat. **(8)**

Under rubriken *Teknisk försörjning (sidan 44)* behöver texten ses över och kompletteras enligt vårt yttrande. Det omfattande utbyggnadsbehov av VA-ledningsnätet som nämnts ovan bör beskrivas i kapitlet som handlar om planens genomförande. **(9)**

Sedan blandar man ihop Malmös vatten- och avloppssystem med att Turbinkanalen utgör inlopp för vattnet i Malmös kanaler. Kanalen är inte en del av vatten- och avloppssystemet. Däremot är det rätt att kanalerna är mottagare av stora mängder dagvatten och i förekommande fall bräddvatten, men kanalen utgör inget VA-system. Den reglering och pumpning som sker vid turbinen är för att reglera vattenmängden i kanalerna. **(10)**

Aq-va-kul ledningen tillhör inte VA SYD. **(11)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Dialog kring ledningsdragningar i området förs mellan Malmö stad och berörda ledningsägare, däribland VA Syd. Frågan kommer att hanteras vidare i projekteringen och utbyggnaden av gator och broar i området, och påverkar inte utformningen av detaljplanen.*

2. *Avsikten har sedan arbetet med värdeprogrammet för området varit att det inte bara ska finnas parkeringsbus i det aktuella kvarteret, utan även andra funktioner. Dialog förs mellan Malmö stad och VA Syd gällande VA-försörjning av kvarteret.*
3. *Dialog kring ledningsdragningar i området och samordning av utbyggnaden förs mellan Malmö stad och berörda ledningsägare, däribland VA Syd. Frågorna kommer att hanteras vidare i projekteringen och utbyggnaden av gator och broar i området, och påverkar inte utformningen av detaljplanen.*
4. *En höjdsättnings- och skyfallsutredning har genomförts som del av planarbetet. Utredningen visar att skyfall kan hanteras inom området och rinna vidare ut mot kanalerna på ett sådant sätt att räddningstjänstens framkomlighet inte hindras och befintliga och nya byggnader inte riskerar att översvämmas. Planbeskrivningen har kompletterats med resultatet av utredningen.*
5. *Dialog kring frågan får föras med fastighets- och gatukontoret.*
6. *Dialog kring frågan får föras med fastighets- och gatukontoret.*
7. *Planbeskrivningen har kompletterats med valda delar av VA Syds yttrande och kompletterats enligt önskemål.*
8. *I fortsatta utredningar av VA-försörjningen av området har det bland annat framkommit att bebyggelsen inom området inte kommer att kunna försörjas av spillvattenledningar i Skeppsbyggaregatan. Påkoppling måste istället ske i väster. Planbeskrivningen har uppdaterats gällande tänkt VA-försörjning.*
9. *Avsnittet om Teknisk genomförande i beskrivningen har kompletterats enligt önskemål.*

Övriga remissinstanser

Weum Gas AB, diarienummer SBN-2019-1117-19:

Inom planområdet har Weum Gas distributionsledningar för natur- och biogas, se bilagd karta. (*karta diarieförd*)

Vi önskar även att gasledningarna ritas in plankartan och benämns som – G – (gasledning).

Gasledningar är underkastade Energigasnormens regler (EGN) som bland annat anger minsta skyddsavstånd mellan ledning och byggnad inom tätbebyggelse samt närmaste gräns för område med förväntade grävningsaktiviteter.

För ledningsvisning hänvisar vi till www.ledningkollen.se, som redovisar med kartunderlag och dxf-fil. **(1)**

Weum Gas förutsätter att eventuella kostnader i samband med planens genomförande såsom flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploitören, vilket framgår av genomförandebeskrivningen.

Det är viktigt att samråd sker med Weum Gas områdeshandläggare Basma Alsaif, redan i tidigt projekteringsstadium, speciellt om arbete sker i närheten av gasledningen. Weum Gas har gärna en dialog med Malmö kommun och exploitör om möjlig försörjning med gas inom planområdet.

Weum Gas AB, Kundtjänst tfn 0774-41 42 00. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Ledningarna inom området föll inför samrådsutskicket bort från grundkartan av misstag. Plankartan har nu kompletterats med ledningarna.*

2. *Dialog kring nya ledningsdragningar och påverkan på befintliga ledningar i området förs mellan Malmö stad och berörda ledningsägare, däribland Weum gas. Frågan kommer att hanteras vidare i projekteringen och utbyggnaden av området och påverkar inte detaljplanens utformning.*

Tele 2 AB, diarienummer SBN-2019-1117-21:

Tele2 har befintliga anläggningar i gångbana längs Citadellsvägen, Skeppsbyggaregatan, Västra Varvsgatan och Mariedalsvägen som kommer att påverkas vid ett genomförande enligt rubricerat förslag till detaljplan.

Tele2 önskar få infört i genomförandebeskrivning att kostnader för åtgärder som flytt av befintlig kanalisation och omskarvning av befintliga optokablar skall belasta kommun eller exploatör. **(1)**

Viktigt att kommunen kallar till samordningsmöte innan några arbeten påbörjas. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Det framgår sedan tidigare av planbeskrivningen att eventuell flytt eller ombyggnader av ledningar ska bekostas av exploatören.*
2. *Dialog kring nya ledningsdragningar och påverkan på befintliga ledningar i området förs mellan Malmö stad och berörda ledningsägare.*

E.ON Energilösningar AB, diarienummer SBN-2019-1117-26:

EVS har fjärrvärmeledning som ligger inom planområdet, se bifogad skiss. *(skiss diarieförd)*
Det får även tas hänsyn till framtida transitleddning enligt skiss.

För att undvika skada på person och egendom är det viktigt att arbete i närheten av ledning utförs enligt EVS grävningsbestämmelser. I bestämmelsen framgår att byggnader eller fasta anordningar får inte placeras närmare än 2 m från fjärrvärme- fjärrkylaledningar. EVS förutsätter att exploatören skaffar sig kunskap om dessa bestämmelser innan sådant arbete påbörjas. **(1)**

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. **(2)**

Med hänsyn till ovanstående synpunkter har EVS inget att erinra och ser fram emot att ansluta nya fastigheter till fjärrvärmenätet

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Ledningarna inom området föll inför samrådsutskicket bort från grundkartan av misstag. Plankartan har nu kompletterats med ledningarna.*
2. *Av planhandlingarna framgår att exploatören står för kostnaderna för eventuell nödvändig flytt och ombyggnader av ledningar.*

P-Malmö, diarienummer SBN-2019-1117-27:

Inledning

Parkering Malmö har valt att lägga vikt på de frågor som direkt eller indirekt har bäring på vårt uppdrag inom ramen för dessa samrådshandlingar.

Våra synpunkter

Parkering Malmö stödjer förslaget med parkering i gemensamt parkeringshus i planområdets nordöstra hörn för samtliga fastigheter inom planområdet.

Om underjordiskt garage byggs i sydvästra hörnet av planområdet försämrar det förutsättningarna för samutnyttjande av parkeringsplatser. Det innebär också en begränsning att i framtiden använda parkeringsytor till annan verksamhet vid händelse att bilanvändandet minskar. Parkering Malmö föreslår istället att bygga demonterbart parkeringshus, helt eller delvis.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Detaljplanen möjliggör underbyggnad med garage i det sydvästra kvarteret, men innebär inget krav på att detta genomförs.

E.ON Energidistribution AB (elnät), diarienummer SBN-2019-1117-29:

Vi har inom planområdet befintliga elledningar enligt bifogad karta (*karta diarieförd*). Vi översänder även ett elektroniskt underlag på två av ledningarna så att dessa kan redovisas på kommunens grundkarta. Om någon av våra befintliga elledningar måste flyttas eller ändras till följd av planläggningen eller plangenomförandet anser vi att samtliga kostnader skall betalas av den part som förorsakar flytten eller ändringen. Detta ansvar framgår i planhandlingarna. **(1)**

Två av ledningarna är befintliga 130 kV kablar som ingår i vårt regionnät som på övergripande nivå försörjer Malmö kommun med el. En skada på någon av dessa kablar kan få mycket allvarliga konsekvenser på Malmös elförsörjning. Kablarna kan också förorsaka mycket svåra personskador om kablarna hanteras felaktigt. Normalt gäller handschakt vid markarbete mindre än 2 meter från en 130 kV kabel. Vi måste även ha en person på plats som bevakar arbetet. Eventuellt måste kablarna göras spänningslösa vid arbete nära kablarna.

De båda nu aktuella 130 kV kablarna ligger i två separata rörkanalisationer som är tryckta under Turbinkanalen. På en sträcka på ca 75 meter norr om kanalen och ca 40 meter söder om kanalen ligger kanalisationerna 5 till 8 meter djupt. Det är därför inte praktiskt möjligt att justera kablarnas läge på en mindre sträcka om detta behövs. Förmodligen måste kablarna läggas om helt och hållet på en lång sträcka om de ligger i vägen för planerade broar över Turbinkanalen. På grund av höga kostnader om kablarna måste läggas om bör man sträva efter en lösning som innebär att de kan ligga kvar i befintligt läge.

På ett ungefär tangerar den östra 130 kV kabeln gränsen mellan område betecknat GATA (W₂) och W₁. Vi föreslår att gränsen justeras så att den östra kabeln definitivt ligger inom område betecknat W₁. Vidare föreslår vi att planbestämmelsen W₁ kompletteras med texten "Vid placering av brofundament och andra byggnadskonstruktioner ska hänsyn tas till befintliga kablar inom området.". När läget på 130 kV kablarna är redovisat på grundkartan kan vi och kommunen bedöma om vårt förslag på justering och komplettering är möjligt.

(2)

Kommunen bedömer att planområdet kan rymma ca 360 lägenheter, ca 5200 m² kontor, ca 300 m² butikslokaler och ett ca 11 500 m² stort parkeringshus. Under förutsättning att

byggnaderna inom området inte ska värmas upp med el och att möjligheten till att ladda elbilar i parkeringshuset inte blir omfattande behövs två nya nätstationer för att försörja området med el. Planförslaget ger möjlighet att bygga två nya nätstationer. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Ledningarna inom området föll inför samrådsutskicket bort från grundkartan av misstag. Plankartan har nu kompletterats med ledningarna.*
2. *Möjligheten att flytta Varvsbron till ett annat läge har undersökts, men sammantaget har det i samrådsförslaget föreslagna läget bedömts mest fördelaktigt, trots påverkan på befintliga ledningar. Dialog kring påverkan på och flytt av ledningar förs mellan Malmö stad och ledningsägaren.*
3. *Exploateringsgraden har inte förändrats nämnvärt sedan samrådet och därmed inte heller behovet av antalet nätstationer.*

MKB Fastighets AB, diarienummer SBN-2019-1117-32:

Parkering

Parkeringsnormen är högt satt på 0,8 + 0,1, med tanke på läget nära centralstationen, city-tunneln, mm.

I jämförbara stationsnära lägen är parkeringsnormen satt till 0,7. Gällande tillåtande spann ligger mellan 0,7–1,0 och i detta läge är det rimligt att använda spannets lägsta nivå. **(1)**

Då största tillåtelse för komplementbyggnader totalt är 100 kvm/egenskapsområde kan det uppstå problem med placering av cykelplatser i fastigheterna mellan Roth och MKB. I illustrationsskissen är alla 65 cykelplatser placerade endast på Roths fastighet. **(2)**

Att nå parkeringsplats för rörelsehindrad inom 25 meter från entrén, förutsätter att parkeringsplats placeras långt in på gården, med tillhörande körväg dit och vänd-/backmöjlighet. Det rimmar illa med kravet på grönytefaktor och lek/barnperspektiv. Önskvärt vore att få placera handikapp-parkering i något läge i förgårdsmark åtminstone mot parkeringshuset i öst. **(3)**

Avfall

Placering av miljöhus förutsätter att man kan köra runt hela kvarteret på lokalgatorna med tömningsfordon, för att undvika backrörelser. Begränsning av komplementbyggnader till totalt 100 kvm för den gemensamma gården för Roth och MKB förutsätter att man delar utrymme, vilket bör justeras, se under övrigt. **(4)**

Höjder

Högsta byggnadshöjd bör höjas med 3 meter, för att ha möjlighet att uppföra byggnaden med träkonstruktion och för att kunna nyttja en hel översta 7:e våning till bostäder. Därmed ges möjlighet att få plats med installationer, lägenhetsförråd mm i vindsvåning under sadeltak.

MBKs studerar möjligheten att gå upp våningsantal i hus 1 och hus 2 och förlänga hus 2 ut mot söder. Detta för att skapa en bättre dagsljussituation, attraktiva lägenheter och mer gårdsyta. **(5)**

Sockelhöjder är begränsat till 0,6 - 0,8 meter. Det är ett snävt spann om inte tomten är helt plan och horisontell. Det är försvårar bra lösningar för tillgänglighet. Sockelhöjd på 0,6 - 0,8 meter är för långt för en vettig ramp, men för lite för en bra lösning med genomgångshiss och halvtrappa. Ett lämpligare intervall för sockelhöjd är 0,4 meter - 1,2 meter. **(6)**

Övrigt

Bestämmelsen f_3 önskar vi stryka eftersom kravet på 3,5 m rumshöjd i bottenvåning försvårar valmöjligheten av bostad/lokal i bottenvåningen. (7)

Bestämmelsen g_1 och e_1 bör tas bort, med tanke på svårighet kring gemensamhetsanläggningar. (8)

Begränsningar kring utemiljön, komplementbyggnader mm bör skrivas per fastighet. (9)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Sedan detaljplanen var ute på samråd har en ny parkeringsnorm- och policy för Malmö stad antagits, Policy och norm för mobilitet och parkering i Malmö, 2020. Med den nya normen blir parkeringstalet för bostäderna inom området 6 platser+0,5 för besökare/1000 m² ljus BTA, med en basnivå av mobilitetsåtgärder. Med en medelnivå av mobilitetsåtgärder kan parkeringstalet sänkas till 4 platser+0,5 för besökare/1000 m² ljus BTA. Planbeskrivningen har uppdaterats gällande parkering.*
- 2. Planförslaget har justerats så att komplementbyggnader får uppföras till en största byggnadsarea av 70 m² per fastighet, istället för som tidigare 100 m² per kvarter. Formuleringen har bakats in i bestämmelsen om korsmark.*
- 3. Att placera parkering för rörelsehindrade (prh) som långsgående på förgårdsmark mot parkeringshuset är inte aktuellt med hänsyn till den trottoar och trädrad som planeras på den västra sidan av gatan, mellan planerat parkeringshus och bostadskvarter. I det fall en lösning med prh på gården inte är önskvärt kan denna parkering i stället lösas med ett indrag i del av byggnaden med inkörsel och backning ut över gångbanan.*
- 4. Se kommentar 2.*
- 5. Planförslaget har justerats för att dels rymma sju våningar i träkonstruktion enligt önskemål. Planförslaget har också justerats så att tidigare föreslagna vinkelvolym har ersatts en rak länga i sex våningar med möjlighet till träkonstruktion, enligt önskemål.*
- 6. Spannet för sockelhöjd har utökats till mellan 0,6 meter och 1,0 meter. Lägre än 0,6 meter bedöms inte lämpligt med hänsyn till den insyn det skulle innebära. Högre sockelhöjd än 1,0 meter riskerar att leda till "döda" fasader i ögonhöjd och inte bidra till ett attraktivt, levande gaturum.*
- 7. Bestämmelsen kvarstår eftersom det bedöms viktigt att i framtiden inte omöjliggöra lokaler för olika verksamheter längs Skeppsbyggaregatan, om marknad för sådana skulle finnas. Eventuella lokaler i bottenvåningen mot gatan bedöms kunna bidra positivt till upplevelsen av ett levande gaturum. Planhandlingarna har förtydligats gällande att det undre bjälklaget ska ansluta i nivån med gatan, och att kravet på sockelhöjd för bostäder kan uppnås exempelvis genom ett extra bjälklag.*
- 8. Bestämmelsen g_1 har utgått, även om det är önskvärt att gården i så stor utsträckning som möjligt samnyttjas av de båda fastighetsägarna. Bestämmelsen e_1 har omformulerats och bakats in i bestämmelsen om korsmark, se kommentar till punkt 2.*
- 9. Se punkt 2. Grönrytefaktor är dock även fortsatt reglerad till kvarter.*

Malmö universitet, diarienummer SBN-2019-1117-34:

Malmö universitet har getts möjligheter att svara på rubricerad samrådshandling och vill med anledning härmed lämna våra synpunkter.

För Malmö universitet räkning är det nödvändigt och viktigt att det finns expansionsutrymme för ett växande universitet. Detaljplanen avser område som är i anslutning till kvarter där universitetet verkar, bla Kv Gäddan samt Kv Niagara och närområdet är viktigt för våra studenter, anställda och besökare.

Utvecklingen av Makrillen är väldigt intressant för oss då vi redan är etablerade i Västra Hamnen. Vi ser gärna att en del av bostäderna som kommer byggas i detta område innefattar studentbostäder samt mindre lägenheter med en rimlig prisbild som det nu råder brist på i Malmö. **(1)**

Gång och cykelstråk ser vi som en självklar förbindelse i området. Det krävs temporära lösningar och en genomtänkt plan för hur området ska kunna vara tillgängligt under byggtiden. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Detaljplanen reglerar inte upplåtelseformen eller prisbilden för bostäder. I det fall det blir aktuellt med bostäder i påbyggnaden på det planerade parkeringshuset i nordöst kommer delar av dessa dock att behöva utformas som små lägenheter (max 35 m²), med anledning av bullersituationen på platsen.*
- 2. Frågan regleras inte i detaljplanen utan kommer att studeras vidare inför utbyggnaden av området.*

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Inga synpunkter har inkommit.

Övriga, ej sakägare

Inga synpunkter har inkommit.

Kapitel 3 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet

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

Plankarta

- Befintliga ledningar har lagts till.
- Utbredning av det sydvästra kvarteret har justerats med anledning av strandskydd kring Turbinkanalen.
- Gränserna mellan kvartersmark och allmän plats har justerats med hörnavskärningar.
- Markanvändningen PARK har lagts till längs Turbinkanalen.
- Markanvändning C₁ har justerats för att endast medge centrumverksamhet i plan 1.
- Avgränsningen av byggrätten i mittkvarteret mot Skeppsbyggaregatan har justerats.
- Bestämmelse om korsmark har kompletterats gällande högsta utnyttjandegrad. Separat e-bestämmelse om högsta utnyttjandegrad har tagits bort. Bestämmelsen har förtydligats gällande möjlighet att uppföra fristående tak på förskolegård.
- Bestämmelser om byggnadshöjder har utgått till stora delar och ersatts av utformningsbestämmelser om högsta våningsantal. Nockhöjderna och kvarvarande byggnadshöjder har justerats. Begränsning av omfattningen av den nionde våningen på påbyggnaden på p-huset har lagts till.
- Bestämmelse om minsta BTA för förskola har justerats från minst 1000 till minst 1100 m² BTA. Precisering av placering inom byggnaden har utgått.
- Bestämmelse om vad som får förekomma utöver högsta nockhöjd och byggnadshöjd har förtydligats.
- Största djup på burspråk har justerats från 1,0 meter till 0,7 meter.
- Högsta sockelhöjd för bostäder har justerats från 0,8 till 1,0 meter.
- Bestämmelse om grönytefaktor har justerats och sänkts till 0,5 respektive 0,4 inom två kvarter.
- Krav på förhöjd bottenvåning vid det öst-västliga gång- och cykelstråket och vid korsningen Citadellsvägen/nya genomgående lokalgata har tagits bort. Bestämmelsen har förtydligats gällande att det undre bjälklaget ska ansluta i nivå med angränsande allmän plats.
- Undantag från förbudet mot loftgång har lagts till för påbyggnaden på p-huset.
- Bestämmelsen om förbud för markparkering har kompletterats med undantag för besökande till förskola. Undantag för bilpoolsbilar har tagits bort.
- g-bestämmelse om gemensamhetsanläggningar för gårdsmiljö har tagits bort.
- Bestämmelse om strandskydd (a₁) inom del av planområdet har lagts till.

Planbeskrivning

Planbeskrivning och illustrationen har justerats i enlighet med de revideringar som gjorts i plankartan. Utöver det har följande huvudsakliga ändringar gjorts:

- Illustrationen har bearbetats med avseende på gatuutformning och typsektion för Gata på fotgängares villkor har lagts till.
- Beskrivningen av tänkt cykeltrafik på det öst-västliga stråket har justerats.
- Resonemang gällande att utfarter inte är lämpligt mot de större gatorna har lagts till.
- Skrivningarna gällande parkering har reviderats utifrån kommunens nya parkeringspolicy- och norm. Listan med beslutsunderlag har uppdaterats med namn på det nya dokumentet.
- Resultatet av genomförd höjdsättnings- och skyfallsutredning har lagts till.
- Resonemangen kring höga havsvattennivåer har kompletterats.
- Resultatet av genomförd naturvärdesinventering samt resonemang kring påverkan på skyddade arter har lagts till.
- Text om att fåglar som påträffats inom området inte är listade i artskyddsförordningen har tagits bort.
- Förtydligande gällande bedömningen att befintlig trädplantering inte omfattas av biotopskydd har införts.
- Särskilda skäl för upphävande av strandskydd har lagts/kompletterats och påverkan på strandskyddets syften förtydligats.
- Information om riksintresseområdet Malmö (M114) och planförslagets påverkan på detta har lagts till.
- Resonemang om kvartersstrukturens anpassning efter äldre järnvägsspår har lagts till.
- Information om relevanta övriga projekt har kompletterats gällande dp 5703, norr om planområdet, kv Abborren och Universitetholmens gymnasium.
- Beskrivning av teknisk försörjning, framför allt VA, har justerats och kompletterats.
- Skrivelse om vattenverksamhet har justerats gällande att tillstånd för vattenverksamhet ska sökas.
- Information om förhållandet mellan trädplanteringar och räddningstjänstens tillgänglighet har förtydligats.
- Kulturstrategin har lagts till som underlag till planarbetet.
- Skrivning om justering av fastighetsindelningen för Makrillen 3 har utgått.

Stadsbyggnadskontoret

Johanna Perlau
Enhetschef

Katarina Jeraeus
Planhandläggare