



UTLÅTANDE EFTER GRANSKNING

Detaljplan för fastigheten Innerstaden 31:11 m.fl. i Hamnen i Malmö

Innehållsförteckning

Kapitel 1 - Inledning	2
Hur granskningen bedrivits.....	2
Sammanfattning av utlåtandet.....	2
Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	3
Myndigheter.....	3
Kommunala och regionala organ	8
Övriga remissinstanser.....	15
Sakägare enligt fastighetsförteckning	16
Kapitel 3 – Miljöpåverkan	22
Synpunkter på bedömning av miljöpåverkan	22
Kapitel 4 – Justeringar efter granskning	22
Sändlista före antagande	23
Sändlista efter antagande	23

Kapitel 1 - Inledning

Hur granskningen bedrivits

Stadsbyggnadsnämnden tog beslut om granskning den 23 augusti 2018.

Granskningstiden var 3 september – 1 oktober 2018. Planförslaget skickades för granskning till remissinstanser och sakägare. Planförslaget var tillgängligt för kännedom på www.malmo.se samt i stadshusets foajé.

Sammanfattning av utlåtandet

Följande frågor lyfts fram i de inkomna synpunkterna:

- Broar. Önskemål om förtydligande i planhandlingarna för hur en bro uppfyller de krav som är viktiga för Trafikverkets funktioner och att beskriva dem utifrån slutsatser i genomförd broutredning. Det är viktigt att funktioner så som trappor och hissar kopplade till bron kan lösas på ett tillfredsställande sätt.
- Buller och det totala verksamhetsbullret och vilka åtgärder som behövs för att kunna möjliggöra för lägenheter i de mest utsatta lägena.
- Avtal och finansiering behöver förtydligas.
- Trafik. Förtydliga och hitta bra lösningar på förgårdsmark, angöring, sophantering och infarter från Carlskatan.
- Möjliggöra för ekosystemtjänster och gröna värden i planförslaget.
- Bangårdsterrassen och andra allmänna ytor.
- Kunna koppla på befintligt ledningsnät.

Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

Följande sammanställning redovisar synpunkter som har kommit in under granskningen. Personnamn anges inte. En del yttranden har kortats ner och finns i sin helhet tillgängliga på stadsbyggnadskontoret.

Stadsbyggnadskontorets kommentarer redovisas i kursiv stil.

Myndigheter

Länsstyrelsen, diarienummer SBN-2016-92-89:

Riksintresse för kommunikation

Planområdet gränsar till riksintresset Malmö bangård, det vill säga Södra stambanan som utöver trafikerade tågspår även inkluderar personbangården (Malmö C) och godsbangården. Planhandlingen måste förtydligas vad gäller utredningen om gångöverfarten, broutredning (ELU, rev 2018-06-21), eftersom det av planhandlingen inte framgår om utredningen har kunnat visa att:

- Bron har så liten påverkan som möjligt på spårtrafiken under byggtiden.
- Citytunnelns konstruktion inte påverkas. Bron ska inte inkräkta på citytunnelns konstruktion eller spårområde. Inga bärande element ska heller tas ner i tunneln.
- Bärande pelare som tas ner på spårområdet inte ska påverka framtida utveckling av spårtrafik och spårplattformar.

Är inte dessa villkor uppfyllda finns risk för skada på riksintresset. **(1)**

Hälsa och säkerhet - Risk

Risikutredningen har utgått från att farligt gods inte tillåts väster om Frihamnsviadukten. Enligt Järnvägsnätsbeskrivning 2018 (utgåva 2018-06-25), Trafikverket, får Citytunneln (Malmö Central) - Hyllie-(Lernacken/Svågertorp) inte trafikeras med farligt gods. Med Malmö central avses personbangården enligt Trafikverket. Väster om Frihamnsviadukten finns spår 2a, 3a, 4a och 5a som ligger i nära anslutning till den föreslagna bebyggelsen. Dessa spår tillhör godsbangården. Det innebär att det saknas restriktioner mot farligt gods väster om Frihamnsviadukten. Enligt Trafikverket sker dock inga transporter av farligt gods på denna del av godsbangården främst av praktiska skäl, även om det saknas formellt förbud mot farligt godstransporter väster om Frihamnsviadukten.

Länsstyrelsen har utifrån Trafikverkets bedömning inga synpunkter på att kommunen i risikutredningen har utgått från att det inte förekommer några transporter av farligt gods väster om Frihamnsviadukten.

Hälsa och säkerhet – trafik-järnvägs och verksamhetsbuller

Länsstyrelsen vill uppmärksamma kommunen på den nya skrivningen i PBL 2010:900 4 kap 33a §, eftersom den planerade bostadsbebyggelsen är bullerutsatt. Planbeskrivningen ska, om bostadsbebyggelsen är bullerutsatt, innehålla en redovisning av beräknade värden för omgivningsbuller. Detta gäller även det verksamhetsbuller som bebyggelsen påverkas av.

Enligt Utredning av trafik- och verksamhetsbuller till detaljplan, Södra Nyhamnen, Hus D, F1 & F2, Malmö, Tyréns, daterad 2018-08-28, nedan kallad Bullerutredningen, är personbangårdens spår 49 och 50 en del av järnvägens huvudsystem och används för den trafiknära tåg bildningen och uppställningen. Bullerutredningen har utgått från överenskommelse med Trafikverket att buller som uppkommer då tågen är i rörelse på uppställningsspåren 49

och 50 ska klassas som trafikbuller medan buller från tåg som står stilla är att betraktas som verksamhetsbuller.

Länsstyrelsen vill informera kommunen att Trafikverkets definition av rangering är växling samt isär- och hopkoppling av spårfordon som görs för att sätta samman vagnar i en viss ordning. De bangårdar som omfattas är i första hand de som kallas rangerbangårdar i Järnvägsnätsbeskrivningen. Växling som inte bör betraktas som rangering enligt Trafikverket är växling på mindre bangårdar där växlingen är mindre omfattande, exempelvis spår 49 och 50 på Malmö C. På dessa mindre bangårdar växlas spårfordonen oftast i samband med att de ankommer till eller avgår från stationen eller hållplatsen, för att till exempel koppla loss vagnar, koppla ihop motorvagnsset eller köra runt ett lok för att ändra riktning.

Länsstyrelsen konstaterar att allt buller från tåg på godsbangårdens uppställningsspår 2a-5a däremot klassas som verksamhetsbuller, vilket alltså gäller oavsett om tågen står stilla eller är i rörelse. I Bullerutredningen anges enbart bullerberäkningar från spår 2a-5a vad gäller särskilda händelser. Dessa överstiger riktvärdena men det är oklart när på dygnet detta sker. Länsstyrelsen anser att handlingarna inte tillräckligt visat vilket verksamhetsbuller från spår 2a-5 som kan uppstå vid föreslagen bostadsbebyggelse. Därtill saknas redovisning av beräknade värden för verksamhetsbuller från spår 49 och 50 samt redovisning av mätningar av trafik- och verksamhetsbuller för hus D. Plankartan måste även förtydligas med att skydd mot störningar gäller verksamhetsbuller och planbeskrivningen behöver kompletteras med redovisning av beräknat trafikbuller för hus D.

Enligt information från Trafikverket kan maxbullernivåer över 55 dB(A) nattetid från uppställningsspåren förekomma i en omfattning större än enbart vid enstaka tillfällen. Länsstyrelsen menar att kommunen måste visa hur planförslaget hanterar detta eftersom maximala ljudnivåer på över 55 dBA från verksamheter intill bostadsbyggnader nattetid inte bör accepteras enligt Boverkets vägledning.

Sammantaget anser Länsstyrelsen att om nivåerna överstiger riktvärdena för verksamhetsbuller eller trafikbuller vid bostadsbebyggelse eller annan känslig markanvändning måste lämpliga skyddsåtgärder säkerställas på plankartan. Vidare vill Länsstyrelsen påminna om att all relevant information som är av betydelse för kommunens slutliga bedömning samt lämpliga åtgärder bör redovisas i planbeskrivningen. **(2)**

Genomförandebeskrivning

Genomförandebeskrivningen bör kompletteras med vilka avtal som krävs med Trafikverket för finansiering av nödvändiga åtgärder för att planen ska vara genomförbar utifrån att riksintressets funktioner tillgodoses. Det bör även framgå att formellt slopningsbeslut krävs för avkortning av spår. **(3)**

Länsstyrelsens bedömning

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras och redogör för markens lämplighet för sitt ändamål gällande Hälsa och säkerhet - verksamhetsbuller samt Riksintresse för kommunikation enligt ovan så att det visas att platsen är lämplig för den förändring som föreslås har inte Länsstyrelsen några synpunkter utifrån 11 kap. 10 - 11 §§ PBL.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- (1) *Planbeskrivningen har uppdaterats med ett förtydligande om vad broutrudningen har kommit fram till, se vidare i planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser", rubriken "Konsekvenser för miljö och säkerhet" och underrubrik "Trafikkonsekvenser".*
- (2) *Genomförd bullerutredning för planerade bostäder inom aktuell detaljplan visar på att trots det utsatta läget med bullerpåverkan från både trafik- och verksamhetsbuller, går det att tillskapa*

goda boendemiljöer utan att påverka Trafikverkets verksamhet på Bangården. Bullerutredningen visar på att Boverkets riktvärden för trafik- respektive industribuller innehålls för flertalet lägenheter. De mest bullerutsatta lägenheterna, främst i norr och söder, kommer att kräva tyst sida med hjälp av åtgärder vid fasad eller genom att möjliggöra för mindre lägenheter. Bulleravsnittet har uppdaterats i planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser", rubrik "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubrik "Omgivningsbuller".

- (3) *Planbeskrivningen har uppdaterats med tydlighet kring avtal mellan Malmö stad och Trafikverket samt slopningsbeslut om spår, se vidare i planbeskrivningen under avsnitt "Genomförande" och rubrik "Organisatoriska genomförandeåtgärder".*

Lantmäterimyndigheten Malmö stad, diarienummer SBN-2016-92-90:

Inom det södra planområdet finns två användningar såväl kvartersmark T som allmän plats Gång. Då gång- och cykelbro ska kunna 3D-fastighetsbildas MÅSTE användningen vara väl definierad med lägsta och högsta höjd samt att längsta höjden mot Norra Vallgången ansluter till trottoar. Gör gärna en tvärsektion. I övrigt har Lantmäteriet inga synpunkter på gällande detaljplan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Användningen "Gång- och cykelbro" utgår och endast kvartersmark T gäller. Därmed anses en definierad lägsta och högsta höjd för markändamål inte nödvändigt. En allmän gång- och cykelbro möjliggörs inom aktuell plan genom administrativa bestämmelsen "t₁", markreservat för allmännyttiga ändamål, se vidare i plankartan.

Trafikverket, diarienummer SBN-2016-92-78:

Trafikverket har tagit del av granskningshandlingarna och våra synpunkter följer nedan. Rubriksättningen utgår från det som är av vikt för vår samlade bedömning (sist i yttrandet). Omfattande samråd har ägt rum mellan Trafikverket, Malmö stad och Jernhusen under processens gång och många mindre frågor lämnas därför därhän i detta yttrande.

Riksintresse för kommunikationer

Planområdet angränsar direkt till Södra stambanan, som utöver trafikerade tågspår även inkluderar personbangården (Malmö C) och godsbangården. Samtliga dessa anläggningar utgör riksintresse för kommunikationer och innefattas i benämningen riksintresset Malmö bangård.

På bangårdsområdet sker både växling och uppställning, och anläggningen har en viktig funktion för att flödena för både person- och godstrafiken ska fungera.

Såväl elektrifierade som dieseldrivna spårfordon trafikerar i omedelbar närhet till planområdet.

Planens genomförande innebär en negativ påverkan på statens järnvägsanläggning genom att spår behöver kortas av. Av denna anledning förutsätts kompensationsåtgärder: i huvudsak förlängning av spår samt flytt av och utbyte av befintliga stoppbockar.

Kompensationsåtgärderna behöver finansieras till fullo av Malmö stad och formaliseras i ett medfinansieringsavtal innan planen förs till antagande. Att avtal med Trafikverket om finansiering av nödvändiga åtgärder behöver upprättas måste föras in i genomförandebeskrivningen. (1)

Störningar

Störningarna från trafikbuller, verksamhetsbuller, diesellavgaser och belysning är väsentliga. Buller- och luftutredningarna har fångat detta på ett godtagbart sätt och Trafikverket förutsätter att bygglov inte ges förrän exploatören visat att bullervärdena som återfinns i planbeskrivningen inte överstigs. Planbeskrivningen behöver däremot kompletteras med följande:

På s. 32 ska industribuller från spår 2a-5a läggas till samt även att spår 3a-5a ska förlängas som en del av kompensationsåtgärderna Trafikverket kräver.

På s. 34 måste det framgå att maxbullernivåer över 55 dB(A) nattetid från uppställningsspåren kan förekomma i en omfattning större än enbart vid enstaka tillfällen. Bebyggelsen måste således dimensioneras för detta.

Anspråk på skyddsåtgärder för bullernivåer överstigande de i planbeskrivningen angivna som riktas mot Trafikverket kommer att vidarebefordras till Malmö stad. Malmö stad/fastighetsägaren förutsätts ta de fulla ekonomiska konsekvenserna av ny bostadsbebyggelse nära Malmö bangård.

Åtgärder som sannolikt kommer att krävas för att hantera bullernivåerna från dagens och framtidens trafik och verksamhet inkluderar icke öppningsbara fönster mot bangården, automatiskt avstängningsbara ventiler och dubbla fasader. **(2)**

Risker

För att kunna anlägga ett torg i plan bakom de angränsande spåren är det ett absolut krav att de befintliga glidbara stoppbockarna på spår 49 och 50 ersätts med platsgjutna stoppbockar i betong med hydrauliska buffertar.

Det är viktigt att stängslingen mot bangården (i markplan och på bangårdsterassen) sker så som överenskommit under samrådet. Höjderna på staket/skydd bör föras in i planen.

Vad Trafikverket känner till finns det inget formellt förbud mot att transportera farlig gods väster om frihamnsviadukten, även om praxis är att så inte sker. **(3)**

Gångbron

För genomförande av en gångbro som till stor del uppförs på Trafikverkets fastighet och som kommer att beröra vår anläggning, krävs att ett avtal som reglerar finansiering, utformning och genomförande upprättas. Samtliga kostnader, inklusive för de resurser som krävs hos Trafikverket ska bäras av Malmö stad.

Trafikverket bedömer inte att det är möjligt att ansluta gångbron med hiss/trappor till plattformarna. Plattformarna har inte den nödvändiga bredden som krävs.

Vi ser ej heller att hiss från gångbron i norr får plats utan att riskera viktiga funktioner. En godtagbar lösning måste presenteras innan Trafikverket kan acceptera eventuell hiss.

Fri höjd över hela Trafikverkets fastighet måste garanteras; även över gamla lokaltågstationen söder om banhallen som i framtiden behöver återuppbyggas. **(4)**

Övrigt

Formellt slopningsbeslut krävs för avkortning av spår. Sådant beslut styrs inte av detaljplanen och detta bör därför framgå av planhandlingarna.

För objekt högre än 45 meter inom tätort ska samråd ske med försvarsmakten. Vi noterar att Försvarsmakten inte finns med på sändlistan. **(5)**

Samlad bedömning

Trafikverket har förståelse för och är i grunden positivt till ambitionen att omvandla planområdet till blandad stad med ett mycket högt exploateringsstal. Ur både ett regionalt och

nationellt perspektiv är dock funktionerna på Malmö bangård ytterst viktiga och ur vår synvinkel måste dessa säkras oavsett andra ambitioner som staden kan ha. Bostadsbebyggelse intill vår järnvägsanläggning får aldrig riskera att leda till att verksamheten där begränsas.

Under förutsättning att ett finansieringsavtal tecknas mellan Trafikverket och kommunen före planen antas så anser Trafikverket att den sammantagna förändringen som detaljplanens genomförande *samt* kompensationsåtgärder innebär, *inte* bör innebära någon påtaglig skada på riksintresset Malmö bangård.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- (1) *Planbeskrivningen har uppdaterats och tydliggjorts avseende avtal mellan Malmö stad och Trafikverket samt slopningsbeslut om spår, se vidare i planbeskrivningen under avsnitt "Genomförande" och rubrik "Organisatoriska genomförandefrågor".*
- (2) *Genomförd bullerutredning för planerade bostäder inom aktuell detaljplan visar på att trots det utsatta läget med bullerpåverkan från både trafik- och verksamhetsbuller, går det att tillskapa goda boendemiljöer utan att påverka Trafikverkets verksamhet på Bangården. Bullerutredningen visar på att Boverkets riktvärden för trafik respektive verksamhetsbuller innehålls för flertalet lägenheter. De mest bullerutsatta lägenheterna, främst i norr och söder, kommer att kräva tyst sida med hjälp av åtgärder vid fasad eller genom att möjliggöra för mindre lägenheter. I plankartan finns bestämmelser som säkerställer att riktvärdena följs. Bulleravsnittet har uppdaterats i planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser", rubrik "Konsekvenser för miljö och hälsa" och under rubrik "Omgivningsbuller".*
- (3) *Frågor som reglerar kostnader för kortning och förlängning av spår, stängsling samt utformning av räcken kommer att regleras i avtal mellan Malmö stad och Trafikverket och kommer att beaktas ytterligare i genomförandeskedet i samråd med Trafikverket. Planbeskrivningen har uppdaterats och tydliggjort avseende avtal mellan Malmö stad och Trafikverket samt slopningsbeslut om spår, se vidare i planbeskrivningen under avsnitt "Genomförande" och rubrik "Organisatoriska genomförandefrågor".*
- (4) *Detaljplanen möjliggör för en bro över Bangården vilket regleras med den administrativa planbestämmelsen "t₁", markreservat för allmän gång och cykelbro, se vidare i plankartan. Frågor som reglerar kostnader för en ny gångbro kommer att regleras i avtal mellan Malmö stad och Trafikverket och kommer att beaktas ytterligare i genomförandeskedet i samråd med Trafikverket. Planbeskrivningen har tydliggjorts avseende avtal mellan Malmö stad och Trafikverket samt slopningsbeslut om spår, se vidare i planbeskrivningen under avsnitt "Genomförande" och rubrik "Organisatoriska genomförandefrågor". Genomförd kompletterande broutrredning (ELU 2018) visar på att det går att bygga en bro utifrån de förutsättningar och krav som är ställda i samråd med Trafikverket. Exakt placering av trappor, hissar och bropelare kommer att behöva studeras vidare i genomförandeskedet i samråd med Trafikverket. Detaljplanen möjliggör för en framtida anslutning av trappor och hiss till plattformarna.*
- (5) *Beslut om slopningsbeslut har införts i planbeskrivningen under avsnittet "Genomförande". Försvarsmakten har fått ta del av granskningshandlingarna och har inget att erinra i aktuell plan.*

Försvarsmakten, diarienummer SBN-2016-92-95:

Försvarsmakten har inget att erinra i aktuell detaljplan.

Kommunala och regionala organ

Tekniska nämnden, diarienummer SBN-2016-92-97:

Carlsgatans utformning

Carlsgatan kommer att vara en viktig del av trafiksystemet i hela Nyhamnen, och dess funktion behöver studeras vidare i kommande planer. Det är av stor vikt att föreslagen detaljplan möjliggör en utformning av Carlsgatan som främjar framkomlighet för alla trafikslag. Detaljplanen skall medge en flexibilitet i hur gatan utformas, inom gränsen för den planlagda allmänna platsmarken.

Carlsgatans omvandling till stadshuvudgata behöver utredas vidare i detaljprojekteringen, för att klargöra vilka funktioner gatan ska få. Detaljplanen behöver justeras för att anpassas till Dp 5595 Hamnen 22:31 m.fl. gällande framkomlighet i korsningar, tillräckliga utrymmen för trafiksäkra övergångar samt att nödvändiga hörnavskärningar medges i plan. En viktig förutsättning för framkomligheten är att angöring för sopbilar sker på kvartersmark. Utmed gatan finns en ambition att det ska planteras så många träd som möjligt i den s.k. flexiytan, men på grund av planerade korsningspunkter, busshållplatser och eventuella angringsfickor bör det belysas att vissa delar av gatan får träd medan andra förblir oplanterade. **(1)**

Gångbro

En förutsättning för att tekniska nämnden skall ställa sig bakom den föreslagna gångbron, är att Trafikverket godkänner att det byggs trappor och hiss vid båda brofästena samt att Trafikverket godkänner att det byggs trappor så att det tillgänglighet från bron till perrongerna finns. Avtal med Trafikverket gällande hela bronns utformning och anläggande måste vara tecknat innan planen kan antas. Planbestämmelserna måste medge anslutning av trappor och hissar mer erforderlig storlek.

Tekniska nämnden önskar att innebörden av planbeteckningen Gång₁ justeras till ”bro får finnas”. I plankartan redovisas Gång₁ som en gång- och cykelbro, men den är i första hand en gångbro då ramper inte kommer kunna anläggas i anslutning till bron på grund av platsbrist. Vidare beskriver plankartan att gångbron ska ha en fri höjd på 6,2 meter (inkl. konstruktioner ger det en höjd på 7 meter).

Gångbron innebär en omfattande investering där det fortfarande råder osäkerheter kring utformning, läge, konstruktion samt vilka krav som kommer att ställas i förhållande till dess placering. Kostnadsuppskattningen är i ett mycket tidigt skede och det råder därför osäkerhet kring den totala kostnadsbilden och det kan innebära att ytterligare kostnader uppstår. **(2)**

Plankarta

Omfattningen av förgårdsmark behöver ses över. Plankartan redovisar endast ett fåtal platser utmed Carlsgatan som innehar förgårdsmark framför byggnaderna. Förgårdsmark behövs för att all byggnadskonstruktion samt konstruktioner som tillhör byggnaderna (ventilationsgaller, trappor etc.) måste ligga på kvartersmark. Likaså ska cykelparkering och PRH-platser lösas på kvartersmark. Under rubriken Egenskapsbestämmelser för kvartersmark beskrivs att förgårdsmark ska finnas i anslutning till byggnaders entréer mot allmän platsmark. Plankartan ska tydligt redovisa omfattningen av förgårdsmark. **(3)**

Gränden mellan kvarter E och F, som är på kvartersmark, ska lösa funktioner kopplade till byggnaderna såsom nerfart till parkeringsgarage, besöksparkering, angöring och PRH. Plankartan bör justeras så att tillräckligt med utrymme finns för större fordon såsom sopbil, leveransfordon m.fl. att vända. **(4)**

Beteckningen plac₁ under rubriken Egenskapsbestämmelser för allmän plats med kommunalt huvudmannaskap medger att allmän platsmark får överbyggas i omfattning som intilliggande bygggrätt med en fri höjd av 3,7 meter från marken. Plankartan ska tydligt redovisa i hur stor omfattning detta får ske och inte lösas i bygglovskedet. Vidare ska fri höjd ändras till minst 4,7 meter. **(5)**

I plankartan finns ett område med bestämmelse C₁, vilken i sin tur har en kopplad parkeringsyta P₃ väster om. Yta för parkering bör finnas inom den egna fastigheten (C₁), och en bestämmelse för denna typ av parkering kan vara olämplig, eftersom platsen kan behöva uppfylla andra behov i framtiden. **(6)**

Behov av nätstationer som exploateringen i planen kräver finns inte redovisade på plankartan. Planbeskrivningen och plankartan stämmer inte överens gällande beskrivningen av ett varierat fasadliv med exempelvis indragna bottenvåningar på lämpliga ställen. **(7)**

Planbeskrivning

I planbeskrivningen (s.16) återges ”lokala anspråk och fickor för korttidsparkering för bil och cykel kan skapas mellan gatuträd där möjlighet och behov finns”. Läge och storlek på angöringsfickor ska inte finnas med på plankartan eller illustrationsplanen utan beskrivs i planbeskrivningen. Detta för att inte låsa läget innan gatans utformning är tillräckligt utredd vilket sker i projekteringskedet. Korttidsparkering och cykelparkering på Carlsgatan får inte heller tillgodoräknas i parkeringstalen då gatan kan komma att få andra användningsområden. All typ av parkering bör ordnas på kvartersmark. **(8)**

Enligt planbeskrivningen kommer andelen hårdgjord yta att minska i planområdet (s.19). Det är endast i en marginell omfattning detta kommer att ske. Det finns en ambition att torget ska få så mycket grönska som möjligt, men trädplanteringarna kommer till största delen ske på hårdgjorda ytor. Det kan också påverka planbeskrivningens text (s.10) gällande grönstruktur och att torget ska domineras av grönska.

De hårdgjorda ytorna krävs för att klara tillgänglighet för gång- och cyklister, möjlighet till uteserveringar, leveranser och sophantering. Det medför att möjligheten till viss fördröjning av dagvatten vid skyfall inte heller kan ske i någon större omfattning. **(9)**

Under Kommunövergripande dokument (s.44) bör nyligen antagen ”Skyfallsplan för Malmö 2017-03-01” kompletteras som underlag till planarbetet. **(10)**

Illustration

Redovisad sektion av Carlsgatan, illustration 5(s.8), saknar förgårdsmark. Den ska bland annat lösa cykelparkering, höjdskillnader i form av trappor och ramper samt nödvändig byggnadskonstruktion och bör därför ligga på kvartersmark. Av illustrationen skall framgå att Carlsgatan kan utformas med fyra körfält för bil och buss. **(11)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- (1) *Detaljplanen reglerar Carlsgatans avgränsning. Inför godkännande av planen utgår en mindre del av Carlsgatans nordöstra för att stämma överens med Dp 5595 Hamnen 22:31 m.fl.*

Angöring och sophantering för kontor (kvarter E) samt bostäder (kvarter F) ska ske på kvartersmark med infart mellan kvarteren E och F.

Planbeskrivningen har under avsnittet ”Planförslaget” och rubriken ”trafik” kompletterats med tekniska nämndens synpunkter avseende angöring och grönska.

- (2) *Plankartan har justerats med en planbestämmelse som möjliggör för en framtida bro. En administrativ bestämmelse har införts i plankartan ”t₁”, markreservat för allmän gång och cykelbro. Möjlighet finns att längre fram bilda servitut för en bro. Exakt placering av bropelare, trappor,*

buss och angöring till perronger kommer behöva studeras vidare i genomförandeskedet i samråd med Trafikverket.

- (3) Detaljplanen möjliggör för en flexibel lösning för förgårdsmark. Förgårdsmark ska finnas och vara placerad i anslutning till entréer ut mot Carlskgatan. Entrédörrar ska inte slå ut på allmän platsmark. Här ska även del av cykelparkeringar lösas. Utrymmena mellan de två bostadshusen kommer även kunna användas delvis till cykelparkering. Tekniska nämndens önskemål om att byggnadskonstruktioner samt konstruktioner som hör till byggnader ska lösas och rymmas inom kvartersmark har tydliggjorts och förts in i planbeskrivningen under avsnittet "Planförslaget" och rubriken "Grönska och vegetation på kvartersmark".

All angöring och parkering sker på kvartersmark, se även punkt (1) avseende angöring.

- (4) Gränderna mellan kvarter E och F är infart till garage samt angöring för sophantering för både kvarter E och F. Sophantering för kontoren sker i anslutning till kvarter Es östra fasad. Sopbilar kör in i garaget och ut (på Carlskgatan) mellan kvarter E1 och E2, där även sophantering för bostäderna sker. Alla funktioner ska kunna gå att lösa på kvartersmark med de mått som finns på plankartan.
- (5) Planbestämmelsen plac₁ på allmän platsmark, torg har utgått och istället ersatts av kvartersmark, kontor, parkering och centrumverksamhet som får överbyggas med en minsta höjd av 3.7 meter.
- (6) Parkeringsyta P₃ i plankartan är nödvändig för att lösa tillgängligheten till kontorsbyggnaden och är tänkt att samordna angöring och parkering för rörelsehindrade både till centrumverksamheten öster om parkeringsfickan men även parkering för rörelsehindrade för kontorsbyggnaden (domstolsbyggnaden) öster om torget.
- (7) Inom planområdet kommer två nätstationer behöva uppföras, en inom kvarter E (kontorsbyggnaden) och en som ska försörja bostadskvarteret (kvarter E). Nätstationer för kvarter E möjliggörs inom gällande bestämmelse j8 i plankartan och kan även avstyckas som egna fastigheter i genomförandeskedet.

Fasader ut mot Carlskgatan varierar i byggnadshöjd längs med hela planområdet. Både kontors- och bostadsbyggnaderna är i plankartan förskjutna olika mycket ut mot Carlskgatan med delvis prickad förgårdsmark för att få ett varierat fasadliv. En planbestämmelse reglerar att "Förgårdsmark ska finnas i anslutning till byggnaders entréer mot allmän platsmark, gata, antingen genom att skjuta tillbaka byggnadskroppen eller dra in bottenvåningen".

- (8) All angöring och parkering sker på kvartersmark. Planbeskrivningen är justerad efter Tekniska nämndens önskemål.
- (9) De hårdgjorda ytorna kommer minska i och med genomförandet av ny detaljplan. Ambitionen med detaljplanen är att uppnå så mycket grönska som möjligt på torget och längs med Carlskgatan. Detaljplanen visar ambitionen med de offentliga miljöerna. Andelen grönska och utformningen av den kommer att studeras vidare i genomförandeskedet.
- (10) Planbeskrivningen är uppdaterad med Skyfallsplan under avsnittet "Planeringsförutsättningar" och underrubriken "Kommunövergripande dokument"
- (11) Förgårdsmark är delvis reglerad i plankartan längs med fasader och mellan byggnadskroppar utmed Carlskgatan. En planbestämmelse reglerar förgårdsmark i anslutning till entréer, se vidare punkt (5) ovan. Illustrationsplanen i planbeskrivningen är justerad för att visa fyra körfält för bil och buss.

Miljönämnden, diarienummer SBN-2016-92-80:

Malmö stad har högt ställda hållbarhetsmål i bland annat översiktsplanen, Malmö kommissionens 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 socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar utveckling. Miljönämnden vill framföra följande synpunkter som bör beaktas i det fortsatta planarbetet.

Avfall

Om boende och verksamheter ges möjlighet att hantera sitt avfall i ljusa och lättillgängliga utrymmen med fullständig sortering, bidrar detta sannolikt till att större mängd avfall sorteras rätt och nedskräpning minskar. Miljönämnden ser möjligheten att kunna reducera avfallet ytterligare genom att exempelvis upprätta system och platser för att byta, låna, hyra, gemensamt äga och reparera saker samt lösningar för att göra återbruk och återanvändning möjligt i vardagen. **(1)**

Ekosystemtjänster och gröna värden

Regeringens etappmål om betydelsen av den biologiska mångfalden och värdet av ekosystemtjänster innebär att senast 2018 ska betydelsen av biologis mångfald och värdet av ekosystemtjänster vara allmänt kända och integreras i ekonomiska ställningstaganden, politiska avväganden och andra beslut i samhället där så är relevant och skäligen.

Gångbron bör inspireras av gröna värden. Grönskan kan då få mer utrymme i planen, ett utrymme som i planen är begränsande för detta värde.

En grönytefaktor för kontorsändamål (0,45) och en för bostadsändamål (0,5) anges i plankartan. Miljönämnden anser dock att de är lite låga i förhållande till stadens satta ambitioner (Riktlinjer för grönytefaktor antagna i Stads byggnadsnämnden 11 december 2014) och anser därför att kontorsfaktorn bör vara satt till 0,5 och bostadsfaktorn till 0,6. Då ytan är begränsande i planen kan följande ses som exempel på olika åtgärder för att uppnå grönytefaktorn samt som skapar en inbjudande utemiljö:

Gröna väggar

Klättrande och spaljerade växter bidrar till sol- och vindavskärmning som ger positiva effekt på inomhusklimatet.

Klätterväxter i direkt anslutning till gatumiljö minskar luftföroreningarna och bidrar till att skapa vackra inslag i gatumiljön.

Träd, buskar och fältskikt

Träd och buskar bidrar till att bryta ner vinden mellan husen och att skapa ett bättre mikroklimat mellan byggnaderna.

Gröna tak

Sedum är en variant av extensivt grönt tak som är artrikt med härdiga arter anpassade för lokalt klimat och varierad färgvariation efter årstid och väderlek. Sedum bidrar till minskad avrinning av regnvatten samt bidrar till lokalt omhändertagande av dagvatten.

Urban odling

Urban odling bidrar till att öka den biologiska mångfalden i staden samt att skapa föda för fåglar och insekter. Odlingar på terrassen bidrar även till att skapa en plats för rekreation och sociala möten.

Djurbon

Baggholkar placeras i fältsikt vid buskar där det finns mat och skydd. För att hjälp fåglarna kan fågelholkar placeras i väderskyddade lägen. **(2)**

Energi och klimat

En ökad produktion av förnybar energi är en av förutsättningarna för att nå målet som kommunfullmäktige antog i ”Miljöprogram för Malmö stad och Energistrategi för Malmö” den 17 december 2009. Båda dessa styrdokument anger att hela Malmö år 2030 ska försörjas till 100 procent av förnybar energi. Dessutom har Malmö stad nyligen tagit fram Solguiden för att underlätta för fastighetsägare att bedöma potentialen för produktion av solenergi.

Planbestämmelserna om högsta byggnadshöjd bör därför innehålla formuleringar som möjliggör och inspirerar till lokal förnybar energiproduktion, som till exempel solenergiproduktion. Det kan i många fall kombineras med gröna tak för bättre effekt. Förslag på formuleringar, planbestämmelse: "Utöver tillåten byggnadshöjd medges anordnande av teknisk anläggning för produktion av förnybar energi på ett sätt som tar hänsyn till byggnadens gestaltning." **(3)**

Ljudmiljö

Miljönämnden ser fortfarande en svårighet i att de planerade bostäderna, på specifikt de lägre våningsplanen, ska klara de gällande riktvärdena för buller utan att räkna med tekniska lösningar. Byggherren kommer att behöva redogöra, i bygglovets, för hur man säkerställer att tillämpliga riktvärden följs utan tekniska åtgärder. **(4)**

Luftkvalitet

Bostäder inom planområdet riskerar att utsättas för luftföroreningar som överskrider det nationella miljö kvalitetsmålet för kvävedioxid ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$), dock klaras gällande miljö kvalitetsnorm. I plankartan anges att friskluftsintag för lokaler och bostäder inte ska placeras mot sidan som vetter mot Bangården. Dock visar utredningarna på att det överskrids även mot Carlskatan. Följande text bör därför läggas till:

Utluft bör hämtas antingen från den minst trafikpåverkade sidan av huset eller intas i taknivå för att undvika trafikutsläppens instängningseffekt i gaturummet.

Bedömning av bästa alternativ görs från fall till fall. Möjlighet att centralt stänga av ventilation ska finnas i de fall där mekanisk ventilation kommer att anordnas. **(5)**

Trafik och mobilitet

Det bör föras ett resonemang kring om Carlskatan inte omvandlas till en stadshuvudgata i planbeskrivningen då det framkommit indikationer på detta i olika sammanhang. Om inte gatan omvandlas som planeras är det ett annat utgångsläge som påverkar planen. **(6)**

Övrigt

Följande program/policys saknas som underlag i planbeskrivningen: Dagvattenstrategi för Malmö (2008), Miljöbyggstrategi (malmo.se) och Skyfallsplan för Malmö (antagen av KS 2017).

Planbestämmelsen k_1 , k_2 samt byggnadshöjd för byggnad med planbestämmelsen C bör flyttas in från Carlskatan och ligga i anslutning till aktuella byggnaden då det är svårt att förknippa dessa bestämmelser till rätt ändamål som det ser ut i plankarta. **(7)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- (1) Exakt utformning för avfallslösningar kommer att studeras närmare i genomförandeskedet.*
- (2) Med föreslagen exploatering i en av stadens mest centrala delar och med en av Malmös högsta exploatering av bostäder och kontor kommer det bli svårt att uppnå en högre grönytefaktor än den som angivits i plankartan. Bangårdsterrassen på kvartersmark i söder kommer att bidra till ytterligare grönska och öppna rekreationsytor för boende och besökare. Ytterligare åtgärder för att kunna uppnå föreslagen grönytefaktor kommer att beaktas i genomförandeskedet.*

- (3) *Anordnande av teknisk anläggning för produktion av förnybar energi möjliggörs och ryms inom föreslagna totalhöjder för byggnader i plankartan.*
- (4) *Genomförd bullerutredning för planerade bostäder inom aktuell detaljplan visar på att trots det utsatta läget med bullerpåverkan från både trafik- och verksamhetsbuller, går det att tillskapa goda boendemiljöer utan att påverka Trafikverkets verksamhet på Bangården. Tekniska åtgärder kan vara ett sätt att innehålla planbestämmelsen och skapa goda ljudmiljöer. Bullerutredningen visar på att Boverkets riktvärden för trafik respektive verksamhetsbuller innehålls för flertalet lägenheter. "De mest bullerutsatta lägenheterna, främst i norr och söder, kommer att behöva utformas med tillgång till en tyst sida med hjälp av åtgärder vid fasad, alternativt utformas som små lägenheter, högst 35 m². I plankartan finns bestämmelser som säkerställer att riktvärdena följs. Bulleravsnittet har uppdaterats i planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser", rubrik "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubrik "Omgivningsbuller".*
- (5) *Texten anseende luftkvaliteten är justerad enligt Miljökontorets önskemål i planbeskrivningen under avsnittet "Konsekvenser", rubriken "Konsekvenser för miljö och hälsa" och underrubriken "Luftkvalitet".*
- (6) *Carlsgatan är tänkt att omvandlas till stadsgata och väntas bli ett av de viktigaste huvudstråken i Nyhamnens utveckling. Carlsgatans sektion möjliggör för körfält för bil och kollektivtrafik, gång- och cykeltrafik, trädplanteringar och centrumverksamhet på bottenvåningar.*
- (7) *Planbestämmelserna har tydliggjorts i plankartan så att de blir synliga.*

VA Syd – vatten och avlopp, diarienummer SBN-2016-92-87:

VA SYD har under året tagit fram nya ambitiösa mål att arbeta mot på lite längre sikt. Ett av målen är att vi vill vara ledande i utvecklingen för hög vattenkvalitet både gällande rekreation och dricksvatten.

Carlsgatan är för VA SYD en mycket viktig pulsåder för stora delar av Malmö. I gatan finns två tryckavloppsledningarna som avleder avloppsvatten från södra och sydvästra delen av Malmö vidare till Sjölunda ARV. De pågående och planerade utbyggnadsplanerna för Carlsgatan tillsammans med planerna för utveckling av Nyhamnen, ställer höga krav på en framsynt planering eftersom det finns risk för intressekonflikter. Ledningsnätet behöver både kompletteras och anpassas för att möta framtiden som kommer att innehålla nya utmanande miljökrav för avledning av avloppsvatten för VA SYD.

VA SYD har en pågående utredning som syftar till en genomgripande förnyelse av avloppssystemet mellan staden och Sjölunda avloppsreningsverk. Alternativa lösningar ger olika förutsättningar som påverkar hur en omläggning av TA-ledningarna i Nyhamnsområdet kan genomföras. Ett av alternativen är att bygga Malmö avloppstunnel som på sikt innebär att tryckavloppssystemet helt kan tas ur drift. Tidsperspektiven är emellertid långa och om en avloppstunnel beslutas byggas, kan denna inte stå färdig före 2035. Avsikten är att ett inriktningsbeslut om Malmö avloppstunnel kan fattas 1: a kvartalet 2019. **(1)**

Bangårdsterassen

Den planerade Bangårdsterassen har med närhet till viktig infrastruktur ett utsatt läge, vilket innebär att det är särskilt viktigt med höjdsättning och att säkra vattenvägar skapas för avledning av dagvatten vid större regn/skyfall. Särskilt bör risken för instängda områden observeras. Förslaget med planterbart bjällklag är positivt men möjlighet att avleda vatten från dessa vid extrema regn/skyfall bör säkerställas. **(2)**

Teknisk försörjning

Idag finns ett duplikat ledningsnät i den västra delen av Carlsгатan, det innebär att den planerade bebyggelsen öster om Tingsrätten i nuläget inte kan anslutas till duplikat system. Ledningsnätet i planområdet är i dag kombinerat och behöver uppgraderas enligt VA SYDs ambitioner och mål. Med dagens miljökrav kan det inte anses hållbart att ansluta nya exploateringsområde till kombinerade avloppssystem. För att omvandlingsarbetet att skapa en modern, hållbar stadsdel ska bli framgångsrikt, behöver en strukturplan för huvudstråken (både VA, grönstråk och huvudgator) för Carlsгатan och Nyhamnen tas fram före antagande av nya detaljplaner inom området.

Omvandlingsarbetet med ny infrastruktur för VA-ledningar kommer att pågå succesivt under lång tid och är förenat med både tidskrävande arbete och höga investeringskostnader för VA-kollektivet. **(3)**

Konsekvenser för miljö och hälsa

Under rubriken dagvatten står att planförslaget inte anses medföra risk för att miljö kvalitetsnormer för vatten inte kan uppnås, eftersom det antas att andel hårdgjord yta kommer vara likvärdig eller minska. Likväl är det möjligt att vid en detaljplaneändring kunna bidra till förbättring. Planområdet som trots grönytefaktor ändå till stor del sannolikt kommer att bestå av hårdgjorda ytor kan utformas med dränerande och permeabla ytor. Forskning pågår för att hitta ny teknik och nya genomsläppliga material, fullskaleexempel finns bl.a. i Växjö. Vill vi kunna bygga en attraktiv, tät stad robust nog att klara ökande klimatförändringar, behöver vi utnyttja olika ytor för fördröjning. **(4)**

Stryk meningen: "Statusen på delar av...." skriv istället; "Ledningsnätet består av till stor del kombinerat nät och vid kraftig nederbörd kan bräddning ske till innerstadskanalen. I Carlsгатan finns en dagvattenledning ifrån Navigationsgatan förbi Posthusplatsen och ut i Hamnbassängen, från Navigationsgatan och österut är det ett kombinerat ledningsnät." **(5)**

Planområdet

Under Teknisk försörjning står att det finns tre tryckavloppsledningar på 1200 mm placerade i Carlsгатan. Detta stämmer inte, det finns två TA-ledningar med innerdiameter 1200. Ytterdiametern på ledningarna är 1500 mm per st. På Carlsгатans norra sida finns dessutom en kombinerad ledning dimension 225, ytterdiameter 402 mm samt en vattenledning med dimension 160 mm och ytterdiameter 200mm. **(6)**

Carlsгатan är en infrastrukturtät gata, många samhällsviktiga funktioner konkurrerar om utrymmet. Planförslaget beskriver att Carlsгатan ska ges ett variationsrikt och intimt uttryck genom bl.a. trädplanteringar. Träd är en god resurs i staden att kunna erbjuda skugga, syresättning av luft samt att kunna suga upp regnvatten. Samtidigt kan det finnas risk för motstående intressen om inte hänsyn tas till ledningsdragning under både planering och byggnation. **(7)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- (1) Stadsbyggnadskontoret ser fram emot ett ställningstagande för Nyhamnens framtida försörjningssystem.
- (2) Bangårdsterrassen, som är kvartersmark, ska ha en minsta totalhöjd på 6,0 meter och väntas ligga på en höjd på mellan 6,0 - 7,0 meter (ca +9,5 meter i RH 2000) över gatunivå. Inga bostäder kommer att ligga under en nivå av +3,0 meter i RH 2000. I de fall konstruktioner till parkeringshus mm kommer ligga under +3,0 meter i RH 2000 ska konstruktionen utföras vattentät. Höjdsättning av kvartersmarken och beaktandet av säkra vattenvägar vid skyfall kommer att beaktas i genomförandeskedet.

- (3) *En översyn av strukturplan för huvudstråken (både VA, grönstråk och huvudgator) för Carls-gatan och Nyhamnen ligger inom ramen för pågående Översiktsplan för Nyhamnen som väntas an-tas första kvartalet 2019. Aktuell detaljplan kan förberedas för att i ett senare skede kopplas på i eventuella nya försörjningssystem från Carls-gatan.*
- (4) *Detaljplanen visar på tidiga skisser för hur en utformning av allmän platsmark och kvartersmark kan se ut. En mer exakt utformning, där även tekniska aspekter ska beaktas, kommer att göras i genomförandeskedet. Detaljplanen möjliggör för att både allmän platsmark och kvartersmark kan rymma flexibla dränerande och permeabla ytor där så är möjligt.*
- (5) *(6) Planbeskrivningen har justerats under avsnittet "Konsekvenser" och underrubrik "Teknisk för-sörjning" enligt VA Syds önskemål.*
- (7) *Rapport, Trafik, Carls-gatan (Tyréns, Rev 2018-06-19) ska ligga till grund för kommande omge-staltning av Carls-gatan där ledningarna är en del av flera faktorer som kommer behöva beaktas och tas hänsyn till. Utredningen finns att tillgå i sin helhet hos fastighets- och gatukontoret.*

Tillgänglighetsrådgivaren, Malmö stad, diarienummer SBN-2016-92-86:

Tillgänglighetsrådgivaren i Malmö stad har inget att erinra mot föreslagen detaljplan.

Region Skåne - regionala utvecklingsnämnden, diarienummer SBN-2016-92-88:

Region Skåne har inget att erinra mot föreslagen detaljplan.

Övriga remissinstanser

E.ON Energidistribution AB (gas), diarienummer SBN-2016-92-79:

E.ON Gas Sverige AB har studerat inkomna granskningshandlingar och har följande syn-punkter.

I tidigare remissyttranden har E.ON Gas poängterat att gasdistributionsledningar är under-kastade Energigasnormens regler, EGN 2017. Det medför bl a att minsta skyddsavstånd mellan distributionsledning och byggnad inom tätbebyggt område skall uppgå till minst 2 meter. Denna skrivelse har inte inkluderats i planhandlingen och vi önskar nu att planbe-skrivningen kompletteras med ovanstående.

Förändringar i bebyggelse kan innebära att befintliga gasledningar måste flyttas eller att sär-skilda försiktighetsmått måste vidtas. E.ON Gas förutsätter att exploatören står för sådana kostnader.

För åtgärder som innebär flytt av E.ON Gas ledningar är det viktigt att E.ON Gas involve-ras i ett tidigt skede av detaljplaneprocessen. Befintliga gasledningar ansluter till kundan-läggningar utanför planområdet där det krävs tekniska åtgärder för att säkerställa leverans vid eventuell omläggning eller ombyggnad. Efter ombyggnad eller omläggning kan avkopp-lade ledningsdelar demonteras och inmätning ske vid varje avkopplingsställe av exploatören och redovisas till E.ON Gas för dokumentation.

I aktuellt planområde finns även äldre avkopplade så kallade stadsgasledningar som redovi-sats i tidigare samråd. Dessa ledningar kan demonteras av exploatör i samråd med E.ON Gas och vid demontering ska inmätning ske vid varje avkopplingsställe av exploatören och redovisas till E.ON Gas för dokumentation.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Alla befintliga ledningar längs med Carlskatan ligger på allmän platsmark även efter att aktuell detaljplan vinner laga kraft. Befintliga gasledningar är placerade i den norra delen av Carlskatan med ett tillräckligt stort avstånd till planerad bebyggelse i söder. Ny planerad bebyggelse väntas inte påverka befintliga ledningar längs med Carlskatan. Information om minsta avstånd mellan distributionsledning och byggnad har införts i planbeskrivningen.

E.ON Energilösningar AB, diarienummer SBN-2016-92-81:

För att kunna försörja kvarter F med el behövs en ny nätstation. Tanken är att placera en nätstation mellan kvarter E och F. Vi har diskuterat olika förslag på placering och utformning på nätstation med kommunen och Jernhusen. Så sent som för några dagar sedan fick vi ett förslag på nätstationsplacering. När vi jämför detta förslag med plankartan ser det ut som om planen är utformad på ett sätt som innebär att den föreslagna nätstationsplaceringen strider mot planen. Om vi tolkat plankartan rätt bör gränsen mellan "prickad mark" och byggbar mark justeras så att det är möjligt att genomföra det nyligen översända förslaget på nätstationsplacering.

Kvarter E kommer enligt önskemål från Jernhusen anslutas till vårt högspänningsnät. Elen som vi levererar till kvarteret kommer omvandlas från högspänning till lågspänning i en transformatorstation som ägs av fastighetsägaren. Vi har därmed inget behov av att bygga en nätstation som ska försörja kvarter E med el.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

En nätstation mellan kvarter E och F möjliggörs för i detaljplanen enligt E.ONs önskemål.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Ägare till fastigheten Innerstaden 31:11, diarienummer SBN-2016-92-96:

Jernhusen äger, utvecklar och förvaltar fastigheter längs den svenska järnvägen. Vi skapar liv i stationsområden så att fler kan bo, arbeta och vistas nära det kollektiva resandet och därigenom enklare resa med kollektiva färdmedel. I Malmö har Jernhusen startat upp utvecklingen av Södra Nyhamnen genom att exempelvis bygga det nya kontorshuset Glasvasen invid Malmö Centralstation. Nästa kontorshus, Foajén, är under uppförande liksom 80-talet nya bostäder i projektet Malmö Living, där Veidekke Bostad förvärvat av Jernhusen utvecklade byggrätter.

Inledningsvis finner Jernhusen det beklagligt att Malmö stad sedan samråd valt att avbryta delar av det långt gångna detaljplanarbetet. De stoppade delarna av detaljplanarbetet gör att området riskerar att bli en baksidesparkering där risk för otrygghet finns. Det avbrutna detaljplanarbetet bör snarast återupptas för att närområdet kring Malmö Centralstation i ett tidigt skede av Södra Nyhamnens utveckling ska spegla och bidra till de värden som stadsdelen vill skapa.

Jernhusen vill också särskilt betona vikten av att området nära Malmö Centralstation utformas med fokus på människor, och i synnerhet resenärer. Genom att effektivt samnyttja ytor och använda modern teknik kan ytbehovet för olika trafikslag optimeras. Det gör i sin tur att bebyggelsen i denna den mest attraktiva punkten kan optimeras till utformning och funktion. **(1)**

Bangårdens barriäreffekt behöver på olika sätt brytas. Det är viktigt med både fysiska åtgärder och åtgärder som bryter känslan av barriär. Jernhusen vill därför understryka vikten av omsorgsfullt utformade kopplingar över bangården. **(2)**

Tanken med Bangårdsterrassen är att den ska skapa ett rekreativt kommunikationsstråk som bildar Södra Nyhamnens södra gräns och som möter mot såväl bangård som Gamla Staden. Idéen till Bangårdsterrassen kommer ursprungligen från Kanozi Arkitekter som 2009, på Jernhusens uppdrag och i samverkan med Malmö stad, vann parallella uppdrag för utformningen av Jernhusens område. Den har sedan dess utgjort en bärande gestaltningsidé för dessa kvarter. En idé som Jernhusen fortsatt ser som mycket attraktiv och unik för Malmö och vars genomförande vi ställer oss fullt bakom. Dock kan Jernhusen konstatera att Malmö stad i det nu pågående detaljplanarbetet har valt att ändra Bangårdsterrassens utformning. Genom att omforma Bangårdsterrassen till kvartersmark istället för allmän platsmark kan givetvis fina kvaliteter skapas för boende och verksamma i de direkt anslutande kvarteren. Samtidigt riskeras genomförandet av ett öppet stråk och kopplingar mellan Södra Nyhamnen, Nyhamnen och Gamla Stan, liksom attraktiva framtida öst-västliga förbindelser, att gå förlorade. **(3)**

Jernhusen anser i likhet med tidigare yttrande att den grönytefaktor som är angiven är mycket svår att uppnå i kombination med förväntan på unik arkitektur i kombination med att mark som är ovanför garage/bangårdsterrass ej kan räknas som öppna hårdgjorda ytor. Jernhusen anser att grönytefaktorn inte bör överstiga 0,4 för någon del av planområdet. **(4)**

Även tidigare synpunkt kring att Domstolsverket av säkerhetsskäl har svårt att ha centrumverksamhet längs Carlsgatan vidhålls på nytt. Jernhusen anser att det förslag som lagts fram om att uppföra ett ambitiöst konstverk längs Domstolsverkets bottenvåning med fokus på att skapa trygghet och attraktivitet kan vara en bättre lösning. **(5)**

Att angöring kan ske längs Carlsgatan har under hela arbetet med framtagandet av detaljplan Dp 5478 varit en viktig och avgörande förutsättning för att lyckosamt kunna förtäta med bostäder och kontor i ett av stadens mest attraktiva och centrala lägen. Då utformningen av Carlsgatan nu plötsligt framlyfts som oklar vill Jernhusen tydligt påpeka att förändrade förutsättningar för kontors- och bostadshus avseende lägesplacering och angöring skulle få mycket stora konsekvenser. Husens placering kräver redan att bullerfrågan finner sin lösning. Det är av mycket stor vikt att detaljplaneprocessen är tillförlitlig och att relevanta ställningstagande görs tidigt i processen. Förändringar av grundläggande förutsättningar i detta mycket sena skede är inte rimligt. **(6)**

Inom planområdet kommer viktiga ytor att i framtiden utgöra allmän platsmark. Det finns även betydande infrastruktursatsningar i form av en bro över spårområdet. De allmänna ytorna och bron kommer att utgöra entrén inte bara till Södra Nyhamnen utan till hela den nya stadsdelen Nyhamnen och är en förutsättning för att framgångsrikt kunna exploatera det större området. Merparten av exploateringskostnaderna bör därför bäras av Malmö stad för att senare kunna fördelas på kommande exploatering av större områden i Nyhamnen. **(7)**

Avslutningsvis vill vi välkomna granskningsförslaget och ser fram emot att samverka i det fortsatta arbetet med att utveckla Södra Nyhamnen i Malmö.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- (1) *Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att kvarter D i väster inte längre ingår i det område som planförslaget avser. Området anses planläggas längre fram först när trafik- och samordningsfrågor kopplade till Malmö Central och den övergripande trafikstrukturen för Nyhamnen är hanterade inom ramen för pågående utredningar.*

- (2) *Aktuell detaljplan möjliggör för en bro över Bangården.*
- (3) *Bangårdsterrassen, som ligger på kvartersmark, ska vara ett attraktivt och grönt rekreationsstråk för boende och besökare. Längre fram när en gång- och cykelbro och en fortsättning på Bangårdsterrassen planeras öster om aktuellt planområde kan Bangårdsterrassen utgöra ett viktigt stråk och koppling även i öst-västlig riktning och som en port till Nyhamnen.*
- (4) *Eftersom exploateringen inom planområdet är hög är det viktigt med grönska inom respektive kvarter. Grönytefaktor för bostäder och kontor i plankartan är satt utifrån att det ska vara rimligt att kunna klara den för aktuell bebyggelse.*
- (5) *Centrumverksambeter utmed Carlskatan är viktiga, detta för att bidra till en levande stadsgata i en annars lång och sluten kontorsfasadlängd. En förutsättning ända sedan de parallella uppdragen för kvarter E har varit att centrumverksamhet ska möjliggöras på bottenvåning ut mot Carlskatan. En planbestämmelse, att centrumfunktioner (ej kontor) ska finnas i bottenvåning för kvarter E vid minst 35 % av fasadlängd mot Carlskatan, är införd i plankartan.*
- Eventuella konstverk som tillkommer på fasader mm är ytterligare något positivt som kan bidra till att synliggöra byggnaden och skapa ett attraktivt stadsrum.*
- (6) *Angöring och sophantering för kontor (kvarter E) och bostäder (kvarter E) sker på kvartersmark med in- och utfart från Carlskatan. Möjlighet till angöringsfickor för parkering med bil för rörelsehindrade längs med Carlskatan för att kunna möjliggöra för centrumverksamhet i det östra bostadskvarterets bottenvåning (kvarter F) ska ses över i den kommande detaljprojekteringen av Carlskatan.*
- (7) *Kostnader för allmän plats så som gata, torg och park kommer att regleras i ett exploateringsavtal.*

Ägare till fastigheten Polstjärnan 1 och 2 och Slagthuset 1 och Sirius 3, diarienummer SBN-2016-92-84:

Wihlborgs Fastigheter AB, är via dotterbolag ägare till ett antal fastigheter i anslutning till planområdet; Slagthuset 1, Sirius 3 och Polstjärnan 1 & 2 för att nämna några. Vi har tagit del utav granskningshandlingarna för Detaljplan 5478 och är tacksamma för att vi får möjlighet att lämna våra synpunkter på denna.

Vi har tillsammans med Malmö Stad under en längre tid jobbat för att utvecklingen i Nyhamnen, en helt ny funktionsblandad stadsdel, skall komma igång och ser med glädje att aktiviteten i området nu ökar. Vi ser fram emot en utveckling av planområdet och ställer oss positiva till den utveckling som eftersträvas i ovanstående detaljplan.

Plushöjder

Som nämnts i samband med samrådet för Dp5478 upplever vi att det finns en otydlighet och svårighet att tyda hur bebyggelsen ansluter till Carlskatan då plushöjder saknas i gatuplanet på plankartan. Plushöjderna är särskilt viktiga i Marsgatans förlängning, både på befintligt gatuplan samt för de två våningarna parkering, för att säkerställa att siktlinjerna inte försvinner och att detta "släpp" mellan byggnaderna ej upplevs som ytterligare en barriär i området. Hur tillgängligheten till Bangårdsterrassen skall ske från Carlskatan är ej specificerad i detaljplanen. **(1)**

Bebyggelse

En tät och hög exploateringsgrad i detta centrala läge är mycket positivt. Att bygga tätt och effektivt gör att fler boende och företag kan dra nytta av läget samtidigt som vi hushåller med värdefull jordbruksmark utanför staden. Ett inslag av högre byggnader i Nyhamnen skapar en spännande front mot den gamla stadskärnan och skapar ett intressant uttryck. Det berikar stadsmiljön och bidrar med orienterbarhet och tankesättet är viktigt att ta med

sig i den fortsatta utvecklingen av Nyhamnen. Det talas i planbeskrivningen om att den här höga exploateringen skapar ett behov av en ännu större park i den framtida Nyhamnen. Då storleken av denna park är avhängig till den här exploateringen är det naturligt att delar av kostnaden hanteras i exploateringsavtalet för den här detaljplanen också, vilket ej framgår av planbeskrivningen.

Malmö Stad förespråkar i fördjupad översiktsplan för Nyhamnen att kontorsbyggnader skall vara nedbrutna i skala och integrerade i övrig kvartersbebyggelse. Kvartersstrukturen måste gynna kopplingar i en tät stadsstruktur. Därför måste barriäreffekter motverkas och det är viktigt att denna aspekt förs in både i pågående och framtida detaljplaner i området.

Översiktsplanen talar om transparenta, "aktiva" bottenvåningar vilket bör säkerställas i detaljplaner där det är av vikt för helheten i kvarteren. Det är centralt att aktiviteterna koncentreras till de platser där de tillför mest och ger mest utbyte till både de som passerar och de som ska dra nytta av tjänsterna. Det västra kvarteret inom planområdet förespråkar minst 35 % centrum i fasad som vetter mot Carlskatan. Då detta kvarter har en relativt lång fasad mot Carlskatan bör man fundera på om denna procentsats är tillräckligt för att skapa en intressant och levande bottenvåning. Det handlar om ett av de viktigaste gaturummen i Nyhamnen så det är oerhört viktigt att inte "döda" fasader skapas.

Vad gäller södra delen av kvarteret, den s k Bangårdsterassen, är det viktigt att levandegöra även denna. Bostadskvarteren får ej upplevas som slutna och bör ej förses med staket runt omkring sig. I bottenvåningarna är det angeläget att få in publika verksamheter som kan attrahera folk till att röra sig längs med och uppehålla sig på vad som skall bli Malmös High Line. (2)

Gatu- och kvartersstruktur

Det pågår ett arbete med en ny Översiktsplan för Nyhamnen. En funktionsblandad stadsdel skall skapas. För att utvecklingen i Nyhamnen skall kunna ske rationellt är det av yttersta vikt att gatustrukturen för området har fastställts och beslutats innan nya detaljplaner släpps fram i området. Ny bebyggelse kan annars framgent förhindra en bra framtida kvarters- och gatustruktur.

I Malmö Stads förslag till Översiktsplan för Nyhamnen framgår det att en väsentlig parameter att beakta vid utbyggnaden av Nyhamnen är att bygga vidare på platsens existerande strukturer, något som Wihlborgs håller med om. I samrådshandlingar för den här detaljplanen gick inte att utläsa att en direkt konsekvens blir att Tellusgatan flyttas österut. Det är ett direkt avsteg från den grundläggande idén att ta avstamp i befintlig struktur. Vi vänder oss starkt mot detta grepp då det påverkar konsekvenserna för resterande utveckling i Nyhamnen norr om Carlskatan på ett negativt sätt. Att börja en strukturomvandling med att gå ifrån en av de första grundläggande principerna behöver motiveras på ett bättre sätt än att det passar bättre för den planerade nybyggnationen som ska uppföras på oexploaterad mark. Konsekvenserna för den befintliga miljön och de påföljder kommande utveckling får av detta måste belysas och analyseras.

Från Samrådshandling till Granskningshandling har även införts en "knyck" på Carlskatan i nordlig riktning, in i befintliga fastigheter. Även om planförslaget innehåller vissa öppningar för att Carlskatans läge i nord /sydlig riktning inte med nödvändighet behöver justeras på samma sätt längre österut, innebär dock avstampet att göra en "knyck" som inkräktar på befintliga fastigheter att riktningen för ingreppet har pekats ut. Att flytta gatans läge innebär inte bara konsekvenser för vilka byggnader som kan bevaras i ett längre perspektiv. Genom att minska det möjliga byggmättet i kvarteret begränsas effektivitetsgrader, utrymme för Vintergatan att bli en levande mellangata och hur indelningen i kommande kvarter kan genomföras. Vi ställer oss ytterst tveksamma till att justeringen av Carlskatan

genom införande av en " knyck" norrut är rätt åtgärd. Befintlig byggnadsstruktur är en tillgång under utvecklingen av nya områden. Förutom att utvecklingen av Nyhamnen rent praktiskt försvåras kommer även kostnaderna att öka då befintlig struktur måste förändras och befintliga fastigheter beläggs med inskränkningar som missgynnar fortsatt utveckling.

Ambitionen är att Carlsgatan utformas som en attraktiv stadshuvudgata med gång-, cykelbana och trädrad på båda sidorna om gatan. Tillgänglighetsfrågan är av yttersta vikt vid planarbetena framgent. Möjligheten att stanna till med bil är väldigt viktig, inte minst för de kommersiella verksamheterna i bottenplan. Det ges möjlighet till korttidsparkering och angoring med personbil till kvarter E och F i aktuellt detaljplane förslag. Då delar av Carlsgatan ingår i planområdet är det av yttersta vikt att det säkerställs att det finns utrymme för samma möjlighet till kommande verksamheter på norra sidan av Carlsgatan. **(3)**

Tillgänglighet - Broförbindelse över järnvägen

Stadens ambitioner med Nyhamnen är att utvidga stadskärnan och göra Nyhamnen till en del av Malmö centrum. Ett områdes attraktivitet beror till stor del på hur lättillgängligt området är. För att Nyhamnen skall kunna bli den attraktiva del av Malmö centrum som eftersträvas krävs nya förbindelser över järnvägen, vilken idag fungerar som en barriär. De i Översiktsplanen för Nyhamn en föreslagna brolösningarna måste genomföras i ett tidigt skede. Detta måste varit tydligt för Malmö Stad också då dessa tidigare integrerades i den här detaljplanen. Nu noteras att denna viktiga koppling har exkluderats från detaljplanen.

Vi vädjar till staden att tänka om gällande detta då det är oerhört viktigt att tidigt kunna skapa en attraktivitet och nyfikenhet på Nyhamnen, något som försvåras då lättillgängligheten inte finns.

Sedan den här planen var på samråd har ytterligare en detaljplan, Dp 5595, mitt emot planområdet, påbörjats. Ytterligare en frimärksplan som ej heller denna säkerställer gatustrukturen i området eller den östra förbindelsen över järnvägen. Vi ser stora utmaningar med att stora kontorsutrymmen nu tas fram utan att säkerställa de viktigaste parametrarna för att skapa strukturen i en attraktiv och tillgänglig stadsdel och önskar se stadens tankar och lösning på detta. **(4)**

Tillgänglighet till Nyhamnen och Västra Hamnen

Framgent och under byggtiden Carlsgatan är idag en utav de viktigaste genomfartsnoderna i Malmö och det är viktigt att trafiken till- och från samtliga delar av staden, inte minst Västra Hamnen, fungerar även under och efter exploateringen av Nyhamnen. Malmö Stad och flera aktörer har investerat mångmiljardbelopp i Västra Hamnen och det vore oerhört beklagligt om man inte gör sitt yttersta från stadens sida för att få området att bibehålla sin attraktivitet.

Förutom byggnation i Nyhamnen pågår det projekt på flera andra håll i centrala Malmö så det är av yttersta vikt att Malmö Stad tar ett helhetsgrepp om trafiksituationen och säkerställer att flera transportleder inte stängs av samtidigt. Trafik till- och från byggarbetsplatserna bör också samordnas och koncentreras utanför tidpunkter då pendlartrafiken är som störst. **(5)**

Sammanfattning

Vi har i samband med tidigare planarbeten - i samrådet för ovanstående detaljplan, fördjupad översiktsplan för Nyhamnen och Dp 5595 tydligt poängterat vikten av att sätta strukturen för gator mm så att tillgängligheten till området och enskilda byggnader säkras i ett tidigt skede och vi vill ytterligare poängtera att detta är nödvändigt för att utvecklingen skall kunna ske rationellt i Nyhamnen. Detta sker ej med de frimärksplaner som nu tas fram. Risken är att ny bebyggelse framgent förhindrar den bästa gatustrukturen för att skapa den attraktiva stadsdel vi alla strävar efter.

Det är viktigt att säkerställa att pågående detaljplaner inte går stick i stäv med den framtida stadsmiljö som föreskrivs i Översiktsplanen för Nyhamnen. Kopplingarna över järnvägen är nödvändiga för att framtida boende och företag skall kunna se att det faktiskt går att ta sig mellan områdena på ett effektivt sätt. På så sätt etableras Nyhamnen på den mentala kartan i ett tidigt skede vilket verkar positivt till utvecklingen av området.

Innehållet i detaljplanen på det stora hela är positivt och vi ser fram emot att utvecklingen i Nyhamnen tar fart och påbörjas med en så pass tät, hög och spännande densitet!

Avsaknaden av struktur för helheten ger dock oro för den långsiktiga utvecklingen av Nyhamnen. Om inte tillgängligheten och strukturen prioriteras skapas en stor osäkerhet i hur Nyhamnen verkligen ska kunna bli den attraktiva stadsdel den har potential att bli. **(6)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- (1) *Carlsgatans slutgiltiga plusböjder kommer att fastställas när gatan projekteras längre fram. Plusböjderna väntas ligga på ungefär samma nivå som befintlig gata.*
- (2) *Kostnader för allmän plats så som gata, torg och park regleras i ett exploateringsavtal. Detaljplanen möjliggör för bättre kopplingar i form av en ny bro över Bangården. Bangårdsterrassen tillgängliggörs med ramp/ trappor och hiss från Carlsgatan.*

Detaljplanen reglerar centrumverksamhet på bottenvåning ut mot Carlsgatan för kontors- och bostads kvarteret. Bottenvåningar som vetter ut mot Bangårdsterrassen, som är kvartersmark, ska ha en högre höjd på bjälklaget för att längre fram kunna förberedas för centrumverksamhet vid behov.

- (3) *En övergripande trafikutredning för Nyhamnen har påbörjats av Fastighets- och gatukontoret som ska vara till hjälp vid kommande planläggning inom området. Tellusgatans exakta placering och korsning ingår inte inom aktuell detaljplan utan styrs av angränsningen av pågående detaljplan för Hamnen 22:23 (dp 5595).*

Carlsgatans utformning kräver en viss bredd för att kunna rymma olika funktioner som en framtida viktig stadshuvudgata i Nyhamnens utveckling behöver. Carlsgatans utformning och "knäckning" utgår från att möjliggöra för ett attraktivt gaturum och innebär även att en del kvartersmark behöver övergå till allmän platsmark, både i söder (längre västerut) men även i norr (längre österut).

Angöring och sophantering ska ske främst från tvärgatorna och inte från Carlsgatan. Carlsgatan har en viktig funktion som stadshuvudgata och trafikflöden får inte stoppas. Exakt utformning av gatan kommer att fastställas i genomförandeskedet.

- (4) *En broförbindelse möjliggörs i aktuell detaljplan. Planområdet har inför granskningskedet minskats, vilket innebär att en gång- och cykelbro öster om planområdet inte längre ingår i det område som planförslaget avser. Området avser planläggas längre fram först när trafik- och samordningsfrågor kopplade till Malmö C, Bangården och den övergripande trafikstrukturen för Nyhamnen är hanterade inom ramen för pågående utredningar.*
- (5) *Se punkt (4).*
- (6) *En övergripande trafikutredning för Nyhamnen har påbörjats av Fastighets- och gatukontoret som ska vara till hjälp vid kommande planläggning inom området. Stadsbyggnadskontoret avser att ta ett helhetsgrepp inför kommande utvecklingsområden inom Nyhamnen där frågor så som trafik, struktur, utredningar, användning, funktioner och markregleringar mm kommer hanteras inom ramen för kommande planarbeten.*

Kapitel 3 – Miljöpåverkan

Synpunkter på bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanens genomförande har av kommunen inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 3 § miljöbalken. Invändningar finns mot denna bedömning i samråds-skedet. Invändningarna redovisas och kommenteras i samrådsredogörelsen. Stadsbyggnads-kontoret står fast vid att ingen *strategisk miljöbedömning* krävs.

Kapitel 4 – Justeringar efter granskning

Efter granskningen har nedanstående justeringar gjorts i planhandlingarna. Dessa har inte bedömts vara sådana ändringar som föranleder en ny granskning.

- Planbeskrivningen har under avsnittet ”Planförslaget” med underrubriken ”Administrativa bestämmelser” kompletterats med en text om markreservat för allmännyttiga ändamål. Under underrubriken ”Grönstruktur och platser på allmän platsmark” har texten justerats avseende gångbron. Under underrubriken ”Grönstruktur och platser på kvartersmark” har texten justerats avseende Bangårdsterrassen. Under underrubriken ”Trafik” har texten justerats avseende angöring.

Planbeskrivningen har under avsnittet ”Genomförandet” med underrubriken ”Organisatoriska genomförandefrågor” kompletterats med en text om medfinansieringsavtal och slopningsbeslut för kortning av spår.

Planbeskrivningen har under avsnittet ”Konsekvenser”, rubriken ”Konsekvenser för miljö och hälsa” med underrubriken ”Omgivningsbuller” kompletterats med förtydligande av beräknade bullerberäkningar och bullerutredningarnas slutsatser.

Planbeskrivningen har under avsnittet ”Konsekvenser”, rubriken ”Konsekvenser för miljö och hälsa” och underrubriken ”Risker och säkerhet” kompletterats med en uppdaterad riskbedömning för aktuell detaljplan.

- I plankartan har bestämmelsen GÅNG₁ utgått och ersatts av motsvarande bestämmelsen t₁, utrymme ska vara tillgängligt för allmän gång- och cykelbro.

Planbestämmelsen ”Skydd mot störningar” har kompletterats med verksamhetsbuller.

Planens avgränsning har justerats där en mindre del av Carlsgatans gräns i planområdets nordöstra del har utgått.

- Planbestämmelserna har för kvarter F kompletterats med K₁, Kontor får finnas från bottenvåning till och med våning fyra.

Stadsbyggnadskontoret

Johanna Perlau
Enhetschef

Asterios Tolikas
Planhandläggare

Sändlista före antagande

Skrivelse och utlåtande

Innerstaden 31:11	Jernhusen Stationer AB Box 520/Jernhusen Ab/ 101 30 Stockholm
Polstjärnan 1 och 2	Wihlborgs Cityfastigheter AB c/o Wihlborgs fastigheter AB Box 97 201 20 Malmö
Slagthuset 1	Fastighetsbolaget Malmö Slagthus Hb Box 97 201 20 Malmö
Tågoperatören Snälltågen AB	Snälltåget i Sverige AB (Merresor AB) Norra Vallgatan 34 211 25 Malmö
Sirius 3	Fastighets AB Hundstjärnan Box 97/Wihlborgs fastigheter 201 20 Malmö

Sändlista efter antagande

Protokollsutdrag, utlåtande och överklagandeanvisning

Innerstaden 31:11	Jernhusen Stationer AB Box 520/Jernhusen Ab/ 101 30 Stockholm
Slagthuset 1	Fastighetsbolaget Malmö Slagthus Hb Box 97 201 20 Malmö
Sirius 3	Fastighets AB Hundstjärnan Box 97/Wihlborgs fastigheter 201 20 Malmö

Skrivelse och utlåtande

Polstjärnan 1 och 2

Wihlborgs Cityfastigheter AB

c/o Wihlborgs fastigheter AB

Box 97

201 20 Malmö

Tågoperatören Snälltåget i Sverige AB

Snälltåget i Sverige AB (Merresor AB)

Norra Vallgatan 34

211 25 Malmö

Protokollsutdrag, utlåtande, överklagandeanvisning och planhandlingar

Länsstyrelsen i Skåne län

skane@lansstyrelsen.se

(för prövning enligt 11 kap 10§ PBL)