



GRANSKNINGSHANDLING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för fastigheten Torrdockan 7 i Hamnen i Malmö

Innehållsförteckning

Kapitel 1 - Inledning	2
Hur samrådet bedrivits	2
Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	2
Myndigheter	2
Kommunala och regionala organ	4
Övriga remissinstanser	9
Sakägare enligt fastighetsförteckning	14
Övriga, ej sakägare	15
Kapitel 3 – Miljöpåverkan	19
Synpunkter på bedömning av miljöpåverkan	19
Kapitel 4 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet	20

Kapitel 1 - Inledning

Hur samrådet bedrivits

Samrådstiden var 4 maj – 17 juni 2018. 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-2016-1199-49:

Rådgivning- Planteknik

Länsstyrelsen vill uppmärksamma att planbestämmelsen bör ses över för högsta byggnadshöjd och dess förhållande till bestämmelse för f_1 samt i förhållande till bestämmelse om teknisk anläggning för hisschakt, ventilationsutrymmen, energiförsörjning. Länsstyrelsen rekommenderar en högsta nockhöjd eller totalhöjd som ersättning till byggnadshöjd **(1)**.

Länsstyrelsens synpunkter - Hälsa och säkerhet, översvämning, höjda havsnivåer

Länsstyrelsen noterar att det i planhandlingarna helt saknas en analys av hur en framtida havsnivåhöjning kan påverka exploateringsområdet samt hur detta ska hanteras. Då planområdet ligger precis i anslutning till havet på två sidor och dessutom förhållandevis lågt på under +3 meter kan havets effekt på planområdet i ett framtida klimat förväntas vara mycket stor och potentiellt medföra stora risker för både människor och byggnader. Med detta i åtanke ifrågasätter även Länsstyrelsen starkt lämpligheten i att planen möjliggör underjordiska garage.

Länsstyrelsen anser att det tydligt och utförligt behöver utredas hur havet i kombination med extrem nederbörd kan förväntas påverka planområdet i ett framtida förändrat klimat samt hur dessa risker ska hanteras. Inom en sådan utredning bör också en diskussion kring hur tillgängligheten för räddningsfordon säkras vid en eventuell översvämning från havet och/eller extrem nederbörd. Det är också värt att påpeka att den från Länsstyrelsen rekommenderade lägsta golvhöjden på +3 meter inte automatiskt innebär att risken för översvämning från havet försvinner eller att den enbart gäller för bostäder, utan att en platsspecifik utredning för varje område måste genomföras för att visa på markens lämplighet i detta gränsområde **(2)**.

Länsstyrelsens bedömning

Länsstyrelsens samlade bedömning är att det finns frågor som inte är tillräckligt utredda avseende markens lämplighet vid översvämning och höjda havsnivåer, varför planförslaget kan komma att prövas utifrån 11 kap. 10–11 §§ PBL.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Planbestämmelse gällande utformning av tekniska anläggningar omformuleras och texten gällande överskridande av den högsta tillåtna byggnadshöjden utgår. Bestämmelsen om högsta byggnadshöjd ersätts med reglering av högsta totalhöjd för de två högre byggnadskropparna.*
- 2. En utredning som specifikt tittar på förutsättningar, risker och förslag på åtgärder för aktuellt planområde avseende översvämning har gjorts av SWECO i augusti 2018. Utredningen visar på*

att det går att säkra planerad bebyggelse inom området för framtida risk för översvämning. Åtgärder behöver göras i vissa delar av byggnadens konstruktioner samt säkring av tekniska anläggningar i några delar av byggnaden.

År 2100 bedöms ett 100-årshögvatten och 25-årshögvatten motsvara vattennivåer på +2,96 respektive +2,7 meter. Höjdsättningen i det aktuella området enligt den föreslagna detaljplanen anger att lägsta nivå för golv i bottenvåning för bostäder inte får understiga +3,0 meter. Underjordiskt garage, centrum- samt kontorsverksamheter och andra utrymmen på bottenvåning som väntas ligga under +3,0 meter ska anpassas för framtida översvämningar.

Tillgängligheten för räddningsfordon till det aktuella planområdet är beroende av tillgängligheten via anslutande vägar. De huvudsakliga anslutningsvägarna till det aktuella området utgörs av Stora Varvsgatan och Isbergs gata. Stora Varvsgatan är i det aktuella området belägen på nivåer mellan cirka +2,8 m till +3,0 m medan Isbergs gata är belägen på nivåer mellan cirka +2,4 m till +2,8 m, med de högre nivåerna direkt väster om detaljplaneområdet och de lägre nivåerna längre söderut mot Stora Varvsgatan. Inga vägar inom det aktuella planområdet kommer att placeras på lägre nivåer än anslutande vägar. Den aktuella planen kommer därmed inte att försämra möjligheterna till rörelser till och från området för räddningsfordon eller övrig trafik.

Planbeskrivningen har kompletterats med följande rekommendationer under kapitlet "konsekvenser" kapitlet "Översvämningsrisk".

- *Underjordiskt garage ska anläggas med tät konstruktion.*

Trafikverket, diarienummer SBN-2016-1199-25:

Planförslaget medger en hög byggnad inom MSA-zonen för Malmö Airport, varför samråd måste ske med Swedavia/flygplatsen. I övrigt med hänsyn till luftfartsintressena hänvisar Trafikverket till LFV:s yttrande **(1)**. Malmö hamn utgör riksintresse för kommunikationer och detta behöver uppges under 5.3 **(2)**. Trafikverket förutsätter att eventuellt erforderliga skyddsåtgärder (buller etc.) på grund av närheten till Malmö hamn vidtas så att riksintresse hamn inte åsamkas skada **(3)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Planförslaget skickas under granskningen till Swedavia/flygplatsen som får därmed möjlighet att yttra sig under den fortsatta planprocessen.*
- 2. Planbeskrivningen revideras gällande riksintresse för kommunikationer under 5.3.*
- 3. Hamnens gällande tillstånd för buller klaras, se vidare i planbeskrivningen i avsnittet 3:2 under rubriken omgivningsbuller.*

Försvarmakten, diarienummer SBN-2016-1199-28:

Försvarmakten har inget att erinra i rubricerat ärende.

Luftfartsverket, diarienummer SBN-2016-1199-21:

LFV har som sakägare av CNS-utrustning inget att erinra mot detaljplanen.

Detta yttrande gäller på utfärdandedatum. LFV förbehåller sig rätten att revidera yttrandet vid ny prövning om regelverk gällande störningar på CNS-utrustning förändras, eller om ny CNS-utrustning etableras i hindrets närhet.

LFV har inte analyserat konsekvenser för flygvägar till och från flygplatser, samt om CNS-utrustning ägd av flygplats kan riskera att bli påverkad. Berörda flygplatser ska därför alltid tillfrågas som sakägare i fall att bygnadsverk är över 20 meter ingår i planer eller om flygplatserna av annan anledning misstänks kunna bli påverkade av en etablering. **(1)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Berörda flygplatser kommer att få möjlighet att yttra sig över planförslaget under planprocessen. Samrådsremiss har skickats till Sturups flygplats och Svedavia kommer att få ta del av planförslaget under granskningskedet.

Kommunala och regionala organ

Tekniska nämnden, diarienummer SBN-2016-1199-61:

Det bör framgå av detaljplanen att byggnadskonstruktioner och befintlig kajs konstruktioner inte får samverka vid genomförande utan förbli separata konstruktioner **(1)**.

Det saknas gångbana på allmän platsmark längs fastighetens södra och östra sida utmed Isbergs gata och Krankajen. Med en gångbana på allmän platsmark kan inte PRH placeras utmed gatan **(2)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Planbeskrivningen revideras gällande byggnadskonstruktioner och befintlig kajs konstruktioner under 4.2 tekniska genomförande frågor i enlighet med yttrandet.
2. Markanvändningsgränsen mot öster respektive söder i plankartan revideras så att allmänplatsmarken utökas. Därmed finns det ytor för att anlägga gångbanan längs aktuella sträckor. Föreslagna placering för PRH ändras till en yta vid byggnadens nordöstra hörn, se illustrationskarta.

Miljönämnden, diarienummer SBN-2016-1199-50:

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 socialt, ekologiskt och ekonomiskt hållbar utveckling.

Denna plan behöver kompletteras med utförligare bullerutredning för att säkerställa att en god boendemiljö kan skapas **(1)**.

Miljönämnden vill framföra följande synpunkter som bör beaktas i det fortsatta planarbetet:

Övergripande

Enligt planbestämmelserna får skola uppföras i första och andra våningsplanet inom Torrdockan 7. Någon information om skola finns inte i planbeskrivningen och granskning av skola är därmed inte medtaget i detta yttrande. Om skola ska uppföras måste planbeskrivningen kompletteras med förutsättningar för detta alternativt så ska S1 tas bort från planbestämmelserna **(2)**.

Ekosystemtjänster och gröna värden

Regeringens etappmål om betydelsen av den biologiska mångfalden och värdet av ekosystemtjänster innebär att senast 2018 ska betydelsen av biologisk 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 skäligt. Det framgår inte av planen vilka ekosystemtjänster och naturvärden som idag finns respektive saknas

inom planområdet och dess närområde. Översiktsplan för Malmö anger att balanseringsprincipen ska användas vid fysisk planering och exploatering. Miljönämnden anser därför att en ekosystemtjänstkartläggning ska genomföras och resultatet av den efterföljande analysen ska säkerställa att balanseringsprincipen används i denna detaljplan. Resultatet av kartläggningen bidrar även till att bygga upp stadens samlade kunskap om befintliga och önskade värden (3).

I detaljplanen anges en grönytefaktor på 0,5. Miljönämnden anser att denna ska höjas till 0,6 så att den följer stadsbyggnadsnämndens riktlinjer för grönytefaktor för fastigheter med bostadsändamål (4).

Energi och klimat

Miljönämnden anser att planbeskrivningen bör kompletteras med ett resonemang kring hur området kan bidra till den nödvändiga omställningen av energisystemet samt hur fastigheten ska förses med värme. 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 (5).

Ljudmiljö

Planområdet påverkas av buller från CMP, en tillståndspliktig miljöfarlig verksamhet med gränsvärden för buller. För att skydda människors hälsa och för att nytillkommande bostadsbebyggelse inte ska begränsa möjligheten för bolaget att fortsätta bedriva sin verksamhet måste hänsyn tas till dessa gränsvärden i planarbetet. De ljudnivåer som anges i planbeskrivningen blir styrande för eventuell senare tillämpning av miljöbalken. Därför är det viktigt att nivåerna som planbeskrivningen anger kan klaras i sin helhet. Det bör finnas en säkerhetsmarginal inlagd och hänsyn ska tas till en eventuell framtida ökning av bullernivån, till exempel beskrivet i en prognos. Miljöförvaltningen vill upplysa om att CMP i dagsläget endast utnyttjar cirka 55 % av sitt tillstånd enligt miljöbalken, dvs att produktionen (antal fartygsanlöp) får lov att uppgå till nästan det dubbla vid full drift. Bullerutredningen redovisar inte om man har tagit höjd för om CMP utnyttjar sitt tillstånd maximalt.

Bullerutredningen ger en felaktig bild av de bullernivåer som skulle kunna uppstå och behöver därför kompletteras med en beskrivning över hur maximal produktion och antal fartygsanlöp beaktas, alternativt göras om med ett prognostiserat antal fartygsanlöp vid maximal produktion av hamnverksamheten. Bullerutredning behöver även redovisa en sammanvägd bedömning av trafik - och industribullret för att säkerställa att det är möjligt att uppnå en tyst sida eftersom exponering sker från två olika bullerkällor vars dominerande exponering sker på olika/motsatta håll.

Från CMP:s verksamhet uppkommer momentanljud nattetid som kan störa boenden på fastigheten Torrdockan 7. Momentanljudet begränsas i villkor 30: "Momentana ljud får vid utomhus vid bostäder nattetid (kl. 22-06) samtliga dygn uppgå till högst 70 dBA. Villkoret anses vara uppfyllt även om det överskrids vid högst tio bullerhändelser per vecka." Således får verksamheten medföra visst momentanljud nattetid, vilket också förekommer. Miljöförvaltningen har tagit emot flertalet klagomål på detta ljud från boenden i Dockan-området. Momentanljudet är inte utrett i detaljplanehandlingarna för Torrdockan 7 och det framgår inte heller vilka åtgärder som kan genomföras för att begränsa denna olägenhet. Bullerutredningen behöver kompletteras med utredning av momentanljud och bemötande av hur denna störning kan begränsas.

Från CMP:s verksamhet uppkommer även lågfrekvent buller, och detta har inte utretts i detaljplanehandlingarna. Det är viktigt att tillse att fönster och fasad klarar av att bullerdämpa lågfrekvent buller. För exempelvis Krankajen 34 beskrivs i beslut om tillstånd för CMP:s

verksamhet att fönster i befintliga lägenheter inte är dimensionerade att klara riktvärden för lågfrekvent buller inomhus från fartyg i hamnen. De ska åligga fastighetsägaren att tillse att fasad kan dämpa lågfrekvent buller till de nivåer som krävs i Folkhälsomyndighetens råd om buller inomhus 2014:13 **(6)**.

Luftkvalitet

Det nationella miljö kvalitetsmålet för kvävedioxid ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$) förutsätts klaras vid bostäder och skolor/förskolor och miljönämnden bedömer att det inte finns någon risk för överskridanden.

Miljöförvaltningen vill uppmärksamma på att det förekommer luftemissioner från hamnverksamheten och andra verksamheter inom hamnområdet. Från fartygen kan både kvävedioxid och svavelföreningar släppas ut beroende på vilka fartyg som ligger i kaj och vilka bränslen de drivs på. Från oljehamnen kan det förekomma utsläpp av svavelföreningar och flyktiga kolväten. Det har inkommit flera klagomål på obehaglig lukt från boende på Dockan. Precis som för industribuller behöver det beaktas att endast 55 % av tillståndet utnyttjas, och att ett maximalt utnyttjat tillstånd också innebär mer luftföroreningar om inte tekniska åtgärder vidtas på fartygen, bränsleanvändningen regleras eller ersätts eller fartygs-trafiken leds om **(7)**.

Markföroreningar

Detaljplanen bedöms ännu inte kunna gå till antagande utifrån den information som hittills inkommit avseende Torrdockan 7 eftersom de provtagningar som genomförts inte är tillräckligt omfattande. Föroreningsituationen behöver utredas i tillräcklig omfattning för att det ska gå att bedöma om föroreningarna går att åtgärda samt om åtgärderna är ekonomiskt rimliga. För att använda bestämmelsen i 4 kap. 14 § punkt 4 PBL ska det vara säkerställt att marken genom avhjälpandeåtgärder blir lämplig för sitt ändamål, samt att avhjälpandeåtgärderna är realistiska och genomförbara. Om föroreningsfrågan inte är tillräckligt utredd innan en detaljplan antas kan detta leda till skadeståndsanspråk mot kommunen för felaktig myndighetsutövning enligt 3 kap. 2 § skadeståndslagen (1972:207) **(8)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Ett tillägg till bullerutredningen har gjorts och planhandlingarna har reviderats baserat på dess slutsatser i avsnittet 3:2 under rubriken omgivningsbuller.*
2. *Bestämmelsen S1 tas bort från planförslaget.*
3. *Då planområdets yta och grönska är begränsad anses en ekosystemtjänstkartläggning inte vara nödvändig.*
4. *På grund av den höga exploateringen är möjligheterna för en högre grönytefaktor inte möjlig. Ytor för grönska är begränsade vilket medför att det inte går att uppnå en grönytefaktor högre än 0,5 trots exempelvis åtgärder i form av planteringsbäddar på bostadsgården, sedumtak och infiltrerande beläggning.*
5. *Planbeskrivningen kompletteras med information gällande möjlighet att ansluta till fjärrvärme. Ett resonemang gällande omställning av energisystem bedöms inte nödvändigt inom detta planarbete på grund av dess begränsade omfattning.*
6. *Enligt bullerberäkningar klaras CMP:s slutliga bullervillkor för hamnverksamhet för de planerade bostäderna. Bullerutredningen har kompletterats med beräkningar gällande momentana ljudnattetid vilka visar att villkoret innehålls med cirka 7 dBA marginal. Under dag- och kvällsperiod finns utrymme för CMP att bedriva maximalt tillåten verksamhet och ändå innehålla bullervillkoret med marginal. Under nattperioden beräknas tillåtas cirka 30 % ökning jämfört mot den rådande verksamheten.*

Bullerutredningen har kompletterats med information gällande lågfrekvent buller. Ljudmätningar visar på att det finns lågfrekvent buller från CMP:s verksamhet som de planerade bostädernas fasader behöver dimensioneras efter. Detta för att innehålla Folkhälsomyndighetens bullerriktvärde 31,5–200 Hz för lågfrekvent buller.

- 7. Planbeskrivningen kompletteras med information under Tekniska genomförandefrågor avseende att luftinsläpp i största möjliga mån inte ska installeras mot sida/sidor som vetter mot hamnverksamhet. Detta i syfte att undvika obehaglig lukt för boende.*
- 8. En utredning gällande markföroreningar har tagits fram. Planhandlingarna revideras för att redovisa befintliga förhållande samt slutsats och rekommendationer inför kommande avbjälpande av markföroreningar.*

VA Syd - avfall, diarienummer SBN-2016-1199-24:

VA SYD:s avfallsavdelning ser mycket glädjande på den hänsyn som har tagits till att beskriva hur avfallshanteringen ska lösas. VA SYD:s avfallsavdelning ser också gärna att ytterligare utväxling av miljönytta av avfallet genom att förebygga dess uppkomst samt att kartlägga vilka behov av delningsbara produkter som kan uppkomma inom detaljplaneområdet. Detta kan innebära att ytor eller utrymmen avsätts för att byta och dela saker och verktyg med varandra samt utrymme för att förlänga livslängden på produkter genom att få tillgång till att kunna laga, reparera eller måla om. Att förebygga uppkomsten av avfall kan också handla om att närområdet eller bostadsbyggnaden görs så attraktiv att de boende vill stanna i denna miljö och inte behöva konsumera produkter utan istället bygga relationer och njuta av ekosystemtjänster **(1)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Kartläggning samt möjliggörande av delningsbara produkter bedöms inte kunna hanteras inom ramen för planarbetet. Både kommunal- och kommersiell service finns i anslutning eller i närhet till planområdet. I övrigt bedöms frågan gällande förebyggande av uppkomst av avfall inte kunna hanteras inom denna planprocess.*

VA Syd – ledningsnätsavdelningen, diarienummer SBN-2016-1199-29:

Det finns en brandpost i Isbergs gata som eventuellt behöver flyttas för att kunna genomföra planen. Eventuell flytt av VA-ledningar med tillhörande anläggningar ska som det står i planbeskrivningen bekostas av exploitören.

I planbeskrivningen under Planförslag-Teknisk försörjning står att dagvatten släpps till kommunens dagvattenledningar söderut längs med Neptunigatan. Det senare stämmer inte då dagvattenledningarna i området leder direkt ut i kanalen vid Krankajen alternativt ut i hamnbassängen vid Dockplatsen. Ändra meningen till ”Efter fördröjning inom kvartersmark släpps dagvatten ut i VA SYD:s dagvattenledningar och vidare ut i kanalen alternativt hamnbassängen via Krankajen respektive Dockplatsen **(1)**.”

VA SYD ser positivt på att fastigheten görs grönare med hjälp av grönytefaktor.

I övrigt har VA SYD inget att erinra mot planen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Planbeskrivningen revideras under Planförslag-Teknisk försörjning i enlighet med yttrandet.*

Räddningstjänsten Syd, diarienummer SBN-2016-1199-62:

Risikbänsyn

I riskanalysen som togs fram av Tyréns 2017-02-16 anges att centralt avstängningsbar ventilation är en förutsättning för att riskerna till följd av farligt gods och industrier i omgivningen inte ska behöva utredas vidare. Det behöver därför införas som en planbestämmelse för att säkerställa att åtgärden vidtas. Stadsbyggnadskontoret bör också överväga om det är fler av de listade riskreducerande åtgärderna som bör regleras på plankartan. Det är viktigt att det säkerställs i bygglovsskedet att nödvändiga åtgärder vidtas **(1)**.

Insatstid

Inget att erinra utöver det som anges i planbeskrivningen.

Räddningstjänstens tillgänglighet och brandvattenförsörjning

Höga byggnader ställer särskilda krav på räddningstjänsten vid en insats. Behov av uppställningsplatser, utformning och placering av brandtekniska system samt brandposter behöver utredas som helhet. Räddningstjänsten önskar vara delaktig i det fortsatta arbetet. Om det planeras för lägre byggnader och dessa dimensioneras för utrymning med hjälp av räddningstjänsten krävs tillgänglighet direkt till fasaden. Räddningstjänstens bärbara stege kan användas vid utrymning om avståndet mellan marken och balkongens överkant eller fönstrets underkant inte överstiger 11 meter. Räddningstjänstens höjdfordon kan användas upp till 23 meter under förutsättning att räddningsväg och uppställningsplatser för höjdfordon finns. Observera att trädplantering kan komma att påverka räddningstjänstens möjlighet att genomföra fönsterutrymning. Vid den fortsatta planeringen av området och vid projektering av byggnader ska detta beaktas. Om tillgängligheten inte kan säkerställas krävs att byggnaderna dimensioneras för utrymning utan räddningstjänstens medverkan. Det innebär att trapphusen ska uppfylla lägst klass Tr2, alternativt att ytterligare en oberoende utrymningsväg ska anordnas **(2)**.

Observera markens bärighet ovanför parkeringsgaraget om räddningstjänsten behöver ha tillträde hit. För vidare information gällande bärighet hänvisas till BBR samt EKS **(3)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planförslaget kompletteras med information i avsnittet Tekniska genomförandefrågor avseende att möjligheten att utforma byggnaden med centralt avstängningsbart ventilationsystem ska ses över under bygglovsskedet. Det bedöms dock inte som lämpligt att införa åtgärden som en planbestämmelse.*
2. *Enligt framtagen riskutredning bedöms räddningstjänstens tillgänglighet till byggnaden som tillfredställande då den kan nås från två håll via det ordinarie vägnätet, både via Isbergs gatan samt via Dockplatsen. Utrymnings säkerheten samt räddningstjänstens invändiga insatsmöjligheter hanteras i ett senare skede i samband med projektering av byggnaden. I planbeskrivningen under 4.2 tekniska genomförande frågor står att tillträde för räddningstjänstens fordon ska anordnas inom området. Texten anger minsta avstånd mellan körbar väg och busens entré samt avstånd mellan brandpost och uppställningsplats. Exploatören ska redovisa att åtkomligheten är säkerställd i samband med bygglovsansökan. Information gällande Räddningstjänsten delaktighet under/inför kommande skede/i samband med bygglovsskedet läggs till i planbeskrivningen under 4.2 tekniska genomförande frågor.*
3. *Planhandlingar revideras gällande byggnadskonstruktioner under avsnittet 4.2 tekniska genomförande frågor.*

Tillgänglighetsrådgivaren, Malmö stad, diarienummer SBN- 2016-1199-60:

Angöring och parkering Under rubriken angöring bör tilläggas att detta även omfattar personangöring av exempelvis taxi och färdtjänst vilket enligt Boverkets byggregler ska kunna

ske inom 25 meters gångavstånd från tillgängliga och användbara entréer till bostadshus, centrumfunktioner och arbetsplatser. Besöksparkering för rörelsehindrades fordon ska kunna ordnas inom 25 meter från tillgängliga och användbara entréer **(1)**.

Övriga detaljfrågor avseende tillgänglighet och användbarhet inom kvartersmark utreds i bygglovsskedet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Planbeskrivningen revideras under rubriken *angöring i enlighet med yttrandet*.

Region Skåne - regionala utvecklingsnämnden, diarienummer SBN-2016-1199-58:

Region Skåne ser mycket positivt på att kommunen planerar att förtäta i ett kollektivtrafik- och servicenära läge. Exploateringen kommer innebära att resandeunderlaget för kollektivtrafik stärks även utanför arbetstid för Malmö Express 5, som i framtiden eventuellt bli spårbunden.

Region Skåne ser lovvärt på planförslagets höga ambitioner kring att arbeta med flexibel parkeringsnorm för fastigheten. Åtgärderna innebär att boende och arbetande inom fastigheten erbjuds goda möjligheter att välja cykel som färdmedel. Detta stämmer väl överens med den Regionala utvecklingsstrategin "Det Öppna Skåne 2030", som lyfter vikten av att arbeta med mobility management för att skapa ett hållbart resande samt ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne 2030.

Övriga remissinstanser

E.ON Energilösningar AB, diarienummer SBN-2016-1199-35:

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

Vid ombyggnaderna finns det risk för att ledningarna utsättas för belastningar (exempelvis kör- och punktlaster) som de inte är dimensionerade för **(2)**.

Skulle det till följd av genomförande av detaljplanen bli aktuellt att utföra åtgärder på ledningarna vill EVS bli kontaktad i god tid. EVS förutsätter att exploitören står för samtliga kostnader. Detta ska framgå i planhandlingarna **(3)**.

Med hänsyn till ovanstående synpunkter är EVS positiva till detaljplanen och att kunna ansluta fastigheten till fjärrvärme och fjärrkyla nätet **(4)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Information gällande EVS grävningsbestämmelse läggs till handlingarna under 4.2
2. Frågor gällande belastningar för ledningar hanteras i ett senare skede.
3. Texten under avsnittet 4.2 revideras i enlighet med yttrandet.
4. Synpunkt noteras. Planbeskrivningen kompletteras med information gällande möjligheten att ansluta fastigheten till fjärrvärme och fjärrkyla nätet.

E.ON Gas Sverige AB, diarienummer SBN-2016-1199-33:

Gas Sverige AB har studerat inkomna granskningshandlingar och har inget att erinra.

I närheten till planområdet har E.ON Gas distributionsledningar för natur- och biogas, och kan därmed erbjuda ett energisnålt alternativ med energi gas som uppvärmning. E.ON Gas har ambitionen att i framtiden öka andelen biogas i gassystemet. Mot bakgrund av detta bör det framgå i planhandlingarna att närheten till natur- och biogasnät innebär att gas kan vara ett mycket intressant energialternativ för framtida bebyggelse och verksamheter **(1)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planhandlingarna kompletteras med information gällande möjligheten att ansluta fastigheten till natur- och biogasnät.*

E.ON Energidistribution AB, diarienummer SBN-2016-1199-53:

För att kunna försörja planområdet med el behövs en ny nätstation. En byggrätt för nätstation föreslås också på plankartan och i planbestämmelserna. Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste avståndet mellan nätstation och brännbar byggnad vara minst fem meter. Avståndet fem meter mellan nätstation och bostadshus är även en fördel sett ur magnetfältsynpunkt då magnetfältet fem meter från en nätstation är förhållandevis lågt. I planhandlingarna anges också att "Nätstation inom planområdet kommer ligga minst 5,0 meter ifrån område där människor stadigvarande vistas vilket får anses vara tillräckligt." Vi kan dock inte se, när vi mäter på plankartan, att avståndet mellan byggrätten för nätstation och användningsgränsen för bostäder är 5 meter eller mer. För att uppfylla kraven i starkströmsföreskrifterna och följa kommunens egen skrivning i planhandlingarna föreslår vi att läget på byggrätten justeras **(1)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planbestämmelsen (E) för nätstation tas bort och ersätts med bestämmelsen "Nätstation ska placeras inom kvartersmark". Planbestämmelsen ger en större flexibilitet och möjliggör för placering av nätstation både på förgårdsmark och inne i byggnaden.*

CMP- Copenhagen Malmö Port, diarienummer SBN-2016-1199-56:

Allmänt

Hamnverksamheten i Malmö är viktig inte bara för Malmö med närområde utan utgör även ett nationellt riksintresse för kommunikation. Också ur ett europeiskt perspektiv är hamnen i Malmö viktig och har därför av EU-kommissionen utpekats som en s.k. "Core Port" i det transeuropeiska transportnätverket (TEN-T).

CMP:s generella hållning är att hänsyn ska tas i planarbetet så att CMP:s pågående och planerade verksamhet ej hindras utan tvärtom kan gynnas. Hamnutveckling och stadstillväxt behöver ske samordnat för att inte i onödan försvåra för varandra.

Byggnadshöjder

CMP har inga egentliga synpunkter på byggnadshöjden inom aktuellt planförslag, så länge navigationshjälpmedel som enslinjer och sjömärken inte skymms eller radiokommunikation med bojar störs. Vi kan inte se att det i detta planförslag finns något sådant hinder **(1)**.

Dagvatten

Ansvar för vattenkvaliteten i bassängen intill vilar idag på CMP då CMP innehar miljötillståndet för verksamheter här. I framtiden måste detta ansvar avgränsas då CMP inte kan ansvara för eller påverka andra verksamheters miljöpåverkan i form av exempelvis förorenat dagvatten, oljespill från fordon eller pågående bygg-/anläggningsentreprenader **(2)**.

I planförslaget beskrivs hur man både i normalfall och vid skyfall tänker leda dagvatten från takavvattning såväl som från gator och parkeringsplatser, via VA-Syds ledningsnät, till hamnbassängen. CMP förutsätter att det tas fram en plan för kontroll av utsläpp och att denna följs upp.

Risker och säkerhet

Avstånd mellan byggnadsdel och hamnbassäng planeras för 10–15 meter. Vid olycka kan ett fartygs mest utstickande del, normalt fören, svepa långt in över kaj. 15 meter säkerhetsavstånd verkar rimligt men får nog särskilt studeras för några av de vanligt förekommande fartygstyperna. I planförslaget verkar utstickande balkonger dock komma väsentligt närmare kajkanten vilket naturligtvis medför ökad risk. Om detta är korrekt föreslår CMP att det studeras närmare om utstickande balkonger kan undvikas i riktning mot bassängen eller om de kan byggas först högre upp **(3)**.

Buller

CMP har studerat resonemangen i handlingarna kring denna fråga mycket noggrant då bostadsbebyggelse kan medföra framtida klagomål och krav på att CMP ska vidta åtgärder även om CMP har "rätten" att bullra enligt sitt miljötillstånd. Att det konstateras på sidan 21 "Eftersom CMP:s hamnverksamhet är den dimensionerande bullerkällan för planområdet anses inte åtgärder för bostadsbebyggelse nödvändiga trots att Boverkets riktlinjer för industri- och annat verksamhetsbuller överskrids något" upplevs riskfyllt. CMP vill gärna lyfta följande faktorer som bedömningen i planen inte verkar ta hänsyn till och som kan leda till negativa konsekvenser för framtida boende.

- Bullerkartorna utgår från fartyg som ligger vid kaj. Fartyg kommer dock att även röra sig närmare planområdet när de manövrerar eller passerar in och ut. Bullernivåerna blir sannolikt högre då.
- Bullerkartorna utgår från större kommersiella fartyg. Idag rör sig även andra båtar i hamnen såsom lotsbåtar, kustbevakningen, fritidsbåtar. Enligt tidigare erfarenheter av inkomna klagomål, så passerar dessa betydligt närmare planområdet än de större fartygen. Enligt FÖP Nyhamnen ska det även finnas möjlighet för andra motor-drivna vattenfarkoster framöver i de inre bassängerna. Vilken påverkan kan de medföra?
- I bulleravsnittet redovisas endast ekvivalenta bullernivåer. Lågfrekvent buller som kan upplevas som betydligt mer störande diskuteras inte alls. Likaså nämns inte momentana ljud. CMP har tillstånd att överskrida tillåtna ekvivalenta ljudnivåer enligt villkorsformuleringarna nedan.

Villkor 29: "Buller från verksamheten får inte ge upphov till högre ekvivalent ljudnivå utomhus vid bostäder än 57 dBA dagtid (kl. 06-18), 57 dBA kvällstid (kl. 18-22) och 50 dBA nattetid (kl. 22-06) samtliga dygn. Värdena får överskridas tio gånger per år vid driftstörningar, haverier eller liknande händelser. Vid dessa tillfällen får verksamheten inte ge upphov till högre ekvivalenta ljudnivåer utomhus vid bostäder än 60 dBA dagtid (kl. 06-18), kvällstid (kl. 18-22) eller nattetid (kl. 22-06). 5/5

Villkor 30: Momentana ljud får utomhus vid bostäder nattetid (kl. 22-06) samtliga dygn uppgå till högst 70 dBA. Villkoret avseende momentana ljud ska anses uppfyllt även om det överskrids vid tio bullerhändelser per vecka.”

CMP vill också påminna om att det i dagsläget anlöper hamnen cirka 2 000 fartyg per år. CMP har tillstånd för 6 000 anlöp. Denna tredubbling av trafikering i hamnen kommer sannolikt upplevas mer störande även om bullernivåerna innehålls. I dagsläget genereras högst tillåtna bullernivåer under kanske ett par timmar men kan komma att övergå till dygnet runt i ett framtida scenario.

Punkterna ovan medför att byggtekniska åtgärder måste vidtas för att säkerställa en trivsam boendemiljö. CMP ser gärna att kommunen ger riktlinjer i detaljplaneskedet även avseende CMP:s tillståndsgivna industribuller och inte överlämnar uppgiften helt till exploitörerna.

Annars vill CMP veta vilka bullerexperter kommer att granska exploitörernas bygglov. I så fall vill CMP även försäkra sig om att få byggloven på remiss.

Vid genomgång av de illustrationer som presenteras i handlingarna uppstår ett antal frågor. Till exempel:

- Varför har bara ett Ro/Ro-fartyg använts i illustrationerna 12–14? Det är vanligt förekommande att ha två fartyg inne samtidigt och i ett framtida scenario är det inte främmande med 3.
- I illustrationerna 14–16, är beräkningar gjorda med ett eller två kryssningsfartyg vid kaj? I dag har vi vanligtvis ett men kajen är förberedd för två kryssningsfartyg.
- Varför särredovisas kryssningsfartygen? Är inte dessa med i illustrationerna 12–14?

Då det finns många frågor kring bullerberäkningarna skulle CMP därför vilja ta del av underlagsmaterialet och ha en möjlighet att bedöma om korrekta förutsättningar ligger till grund för illustrationerna och slutsatserna.

På sidan 26 finns en punktlista där det föreslås riskåtgärder/hänsyn i den fortsatta processen. Det är oroväckande att inte buller står med här, särskilt när det står uttryckligen i Boverkets vägledning (RAPPORT 2015:21): ”I en planeringssituation finns det möjligheter att anpassa bebyggelsen till den omgivande bullersituationen. Då är det viktigt att inte enbart klara lägsta godtagbara ljudkvalitet, utan att alltid sträva efter bästa möjliga ljudmiljö för de nya bostäderna.” (4).

Tekniska genomförandefrågor

Under rubricerat nämns att intilliggande kaj inte får påverkas negativt m.a.p. byggnadernas konstruktion och grundläggning. Vi vill här förtydliga att byggnadens grundläggning inte heller bör negativt påverka möjlighet att underhålla och renovera kajkonstruktionen i sin helhet (5).

I gränsen mellan fartygstrafiken och bebyggelsen behöver hänsyn tas till belysningsförhållanden kvällar och nattetid. Fasadbelysning, gatubelysning eller liknande får inte blända fartygstrafiken. I Arbetsmiljöverkets föreskrifter om hamnarbete, AFS 2001:9 medges exempelvis att belysningsstyrkan inom 5 meter från kajkanten får gå ned till 5 lux om det är nödvändigt för att inte blända sjöfarten. Det behöver också vid planering av bostäder tas hänsyn till att de strålkastare som är nödvändiga vid fartygens anlöp kan verka störande för boende nära kaj (6).

Riksintresse

Som nämnts tidigare är hamnen ett riksintresse i flera avseenden och den aktuella planen ligger i direkt anslutning. En bedömning av planens eventuella påverkan på riksintresset

borde utföras precis som har gjorts för riksintresset kustzon. Det bör observeras att hamnverksamhetens funktioner som är av riksintresse inte bara ska skyddas utan även ges möjlighet att utvecklas. CMP vill här påminna att riksintressen för anläggningar för kommunikationer gäller såväl befintliga som framtida anläggningar (7).

CMP har efter flera års förberedelser erhållit tillstånd för sin hamnverksamhet i Malmö enligt miljöbalken för en långsiktig verksamhet, som också möjliggör en fortsatt expansion/utveckling av hamnen. Det är viktigt att detta också avspeglas i kommunala utvecklingsplaner på kort och på lång sikt. Det har också stor betydelse för hamnens hyresgäster och övriga kunder att de kan försäkra sig om att de kan utveckla sina respektive verksamheter i hamnen över en längre följd av år (8).

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Frågor gällande eventuell påverkan navigationshjälpmedel eller radiokommunikation ses över under bygglovsprocessen.*
2. *Genomförandet av planförslaget innebär att markföreningar avhjälpas på platsen vilket bedöms minska risker för utsläpp av förorenat dagvatten, oljespill m.m.*
3. *Risikutredningen har kompletterats med en bedömning gällande ökad risk kopplat till utstickande balkonger i riktning mot hamnbassängen. Enligt utredningen bedöms det inte som sannolikt att en fartygskollision kommer att påverka byggnaden och personer i byggnaden. Dels eftersom fartygsrörelser minskar i direkt anslutning till planområdet och dels för att skyddsavstånd mellan byggnad och kajkant finns. Planförslaget reglerar dessutom att utskjutande balkonger inte får placeras på lägre fri höjd än 6,0 meter över markplan. Det innebär minst 1,3 meter högre placering av balkong jämfört med vad gällande detaljplan medger. Risken bedöms inte påverka planområdet i sådan omfattning att den ska beaktas i detaljplaneskedet utan hanteras vidare i projekteringen i enlighet med Eurocode.*
4. *Enligt bullerberäkningar klaras CMP:s slutliga bullervillkor för hamnverksamhet för de planerade bostäderna. Bullerutredningen har kompletterats med beräkningar gällande momentana ljudnattetid vilka visar att villkoret innehålls med cirka 7 dBA marginal. Under dag- och kvällsperiod finns utrymme för CMP att bedriva maximalt tillåten verksamhet och ändå innehålla bullervillkoret med marginal. Under nattetiden beräknas tillåtas cirka 30 % ökning jämfört mot den rådande verksamheten.*

Bullerutredningen har kompletterats med information gällande lågfrekvent buller. Ljudmätningar visar på att det finns lågfrekvent buller från CMP:s verksamhet som de planerade bostädernas fasader behöver dimensioneras efter. Detta för att innehålla Folkhälsomyndighetens bullerriktvärde 31,5–200 Hz för lågfrekvent buller.

Utredningen har kompletterats med beräkningar som har tagit hänsyn till lotsbåtar och kryssningsfartyg. Illustrationerna som visar beräkningarna för industribuller har ersatts av nya i planbeskrivningen i avsnittet 3:2 under rubriken omgivningsbuller.

Planbeskrivningen kompletteras i avsnittet 4.2 Tekniska genomförandefrågor med följande text:

- *CMP ska vara remissinstans under kommande bygglovsprocess.*
 - *De planerade bostäderna behöver konstrueras så att Folkhälsomyndighetens allmänna råd om buller inomhus, lågfrekvent buller 31,5–200 Hz innehålls*
5. *Planbeskrivningen revideras under Genomförande-Tekniska genomförandefrågor i enlighet med yttrandet.*

6. *Frågor gällande bebyggelseförhållanden hanteras under bygglovsprocessen. Då aktuellt område är omgivet av befintlig bebyggelse bedöms föreslagen byggnad inte innebära betydande förändring av nuvarande situation.*
7. *Planhandlingar kompletteras med bedömning avseende planförslagets påverkan på riksintresse för kommunikationer under 5.3.*
8. *Under planarbetet har frågan gällande industribuller och risk för olyckor med farligt gods setts över. Föreslagen markanvändning anses inte riskera CMP:s (Copenhagen Malmö Port AB) från att fortsätta bedriva sin verksamhet.*

Malmö museum, diarienummer SBN-2016-1199-59:

Ur kulturmiljösynpunkt finns inget att erinra.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Wihlborgs Fastigheter AB Ägare till fastigheten Torrdockan 7, diarienummer SBN-2016-1199-52 samt SBN-2016-1199-57:

För att rätta upp kvarteret något och få till en mer ändamålsenlig exploatering uttrycktes önskemål om att göra en smärre justering av befintlig lokalgatan. Detta var helt uteslutet från Malmö Stads sida så föreliggande bostadsbebyggelse togs fram ifrån utifrån den kvarter- och gatustruktur som fastslagits i tidigare detaljplan. En struktur som fungerar alldeles utmärkt för föreslagen bebyggelse och nu utgör ett av grundfundamenten för byggnadens form och gestaltning. Att nu i efterhand helt ändra dessa förutsättningar och utan motiv göra om en nyanlagd fullt fungerande gata för att snarare skapa ett mindre begripligt stadsrum är oacceptabelt. Det stödjer inte stadsstrukturen, fyller ingen funktion och är ett rent resursslöseri. Representant för gatukontoret har gett uttryck för att de inte ser någon som helst anledning till att flytta vägen. Vi förutsätter därför att vägen i detaljplanen återfår sin nuvarande sträckning **(1)**.

I det vinnande gestaltningsförslaget förespråkades att det på den nedersta våningen ska finnas publika utrymmen för service, butiker och restauranger. Genomgående i planförslaget förespråkas centrumverksamhet och kontor även på andra våningsplanet. Detta är direkt motstridigt det förslag som vi, tillsammans med Stadsbyggnadskontoret, valt att arbeta vidare med och det finns inte förutsättningar för annat än bostäder med teknikutrymmet från våningen ovan bottenvåningen. För att skapa ett levande stadsrum krävs koncentration och densitet särskilt i offentliga/halvoffentliga miljöer och vi ser goda möjligheter att fylla bottenvåningen med aktivitet men att utöka ytan till att omfatta även nästa våning leder till tomställda lokaler och en oönskad urvattning av det liv vi önskar skapa på bottenplan. I planförslaget pratas det förvirrande om bottenvåning, första våningsplan och andra våningsplan — ett förtydligande är nödvändigt, avser bottenvåning och första våningsplan samma plan? I planbeskrivningen anges våningsantal men då den begränsande faktorn är byggnadshöjden blir det tydligare att referera till den **(2)**.

Generellt är planförslaget väldigt specifikt. Då det handlar om väldigt långa processer är det rimligt att den blir något mer flexibel i sin utformning då det kan komma nya regelverk och andra krav från marknaden som medför att projektet måste revideras något i förhållande till det nu väldigt specifika förslaget. Den här processen inleddes för mer än två år sedan och det dröjer ytterligare innan vi har en lagakraftvunnen detaljplan. För att bibehålla en flexibilitet och kunna tillgodose behoven bland de boende och arbetande i området önskar vi även att livsmedel inryms i planbeteckningarna för bottenplanet **(3)**.

Planerad nätstation kan inte anläggas på föreslagen plats då detta kommer att medföra att befintlig verksamhet inte kan bedrivas på fastigheten Torrdockan 6. Måtten på nätstationen är också väldigt specifika men är det säkerställt att detta är tillräckligt för den kapacitet som krävs för föreslagen exploatering? Vi föreslår att man även här väljer en lite mer flexibel formulering **(4)**.

Vad gäller tekniska anläggningar föreskrivs att dess ska integreras i byggnadsvolymen och får överskrida den högsta tillåtna byggnadshöjden med som mest 2,0 meter. Det är av yttersta vikt att avventilation kan ske ovan tak på föreslagna byggnader för att inte de boende och kringliggande verksamheter ska störas av eventuellt matos. Vi betvivlar att 2 meter räcker till för att tillgodose behovet av imkanaler från restauranger i bottenplan. Antingen måste måttet ökas eller formuleringen ses över och göras mer flexibel **(5)**.

I illustrationsplanen finns platser för sophämningsfordonen markerade med då denna ej är juridiskt bindande så är det viktigt att få in den informationen även på plankarta. Det samma gäller angöring/HCP **(6)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planhandlingarna revideras och den tidigare föreslagna dragningen av gatan tas bort från förslaget.*
2. *Bestämmelserna gällande verksamheter på första och andra våningen ändras till att endast omfatta bottenvåningen. För att förtydliga planbestämmelsen ändras första våningsplan till bottenvåning.*
3. *Stadsbyggnadskontoret delar standpunkten att detaljplanen inte bör vara mer reglerad än vad som är nödvändigt. Syftet att införa regler gällande buller, lägsta plushöjd för bostäder m.fl. är att säkerställa markens lämplighet för förslaget ändamål. Planhandlingarnas bestämmelser gällande utformning ändras i syfte att inte försvåra dess genomförande. Samtidigt anses bestämmelser rörande utformning nödvändiga för att säkra byggnadens övergripande gestaltungsida i enlighet med arkitektförslaget.*
4. *Området (E) för nätstation tas bort och ersätts med bestämmelsen "Nätstation ska finnas inom kvartersmark". Planbestämmelsen ger en större flexibilitet och möjliggör för placering nätstationen både på förgårdsmark eller inne i byggnaden. Minsta avstånd mellan nätstation och brännbar byggnad baseras på Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter.*
5. *Syftet med bestämmelsen är att anläggningarna ska integreras för att de inte ska bli för dominerade på byggnadskroppen. För att möjliggöra lämpliga lösningar omformuleras bestämmelsen och högsta byggnadshöjd ersätts med reglering av högsta totalhöjd för de två högre byggnadskropparna.*
6. *Stadsbyggnadsförvaltningen bedömer att det inte är lämpligt att införa planbestämmelser som reglerar angöring, angöring/HCP och sophämtningen. Redovisning av tänkta lösningar i planbeskrivelsen samt illustrationen på plankartan anses vara fullt tillräckliga inför kommande skeden.*

Övriga, ej sakägare

Boende Isbergs gata, diarienummer SBN-2016-1199-51:

Synpunkter på rubricerat underlag

Hur många bostäder planeras? Svaret torde påverka bedömningen av till exempel olika typer av miljöpåverkan. I rubricerat underlag anges cirka 160 (följebrevet sid 1), cirka 170 bostäder (Planbeskrivning sid 1 pkt 1.1) samt cirka 140 bostäder (Planbeskrivning sid 25 pkt 3.5). Baserat på de olika uppgifterna ifrågasätter jag bedömningar av t ex miljöpåverkan. Jag inser att differens mellan 140 och 170 bostäder inte ger stor relativ påverkan (relativt befintlig påverkan), men jag ifrågasätter underlaget som inte är konsistent till sitt innehåll. Hur

många andra uppgifter i underlaget är behäftat med samma typ av brister och som i värsta fall ger större påverkan? **(1)**.

Jag ifrågasätter att man går vidare med planen utan att genomföra en miljökonsekvensutredning med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Som beskrivits ovan finns olika uppgifter om antal bostäder. Vidare finns ingen kunskap om exakt vilka verksamheter som kommer att bedrivas i lokalerna plan 1 och 2. Det är svårt att acceptera att bedömningar kan göras av miljöpåverkan utan att veta vilka verksamheter som avses. Vi ser idag omfattande tomgångskörning i samband med leveranser. Vilka olika alternativa verksamheter har värderats som underlag för bedömningen? **(2)**.

Av ”Visionsbilden” sid 6 framgår att byggnadsdelen mellan de höga byggnadskropparna planeras fyra våningar hög. Om denna del endast är en våning hög skulle de negativa konsekvenserna för boende på Isberg gata 20–28 kunna bli något mindre **(3)**.

Under punkten ”Bilparkering” sid 9 diskuteras möjligheter/fördelar med bland annat P-hus. Denna typ av lösning kan också leda till större trafik eftersom man tvingas till ytterligare bilkörning (Köra till bostaden för att lasta av, därifrån till P-hus för parkering. Hämta bil i P-hus sedan köra till bostaden för att hämta passagerare/lasta i bilen). Denna diskussion framgår över huvud taget inte i underlaget. Endast den förenklade slutsatsen att det ger miljömässiga fördelar **(4)**.

Överst sid 10 står talat om ”Angöring”. Erfarenheten idag är att det leder till tomgångskörning. Regler för tomgångskörning efterlevs inte och ingen kontroll av efterlevnad av dessa regler görs. Med ytterligare verksamheter som leder till leveranser kommer detta att öka ytterligare vilket ger negativ miljöpåverkan **(5)**.

Sid 11 överst finns ett avsnitt om ”Skydd mot störning”. Det finns redan ett antal regler som inte efterföljs. För att det som nämns under punkt 2.6 ska ge effekt måste kontroll av efterlevnad göras konsekvent och kontinuerligt. Om inte är detta utan värde/mening. Exempel från nuvarande situation: Hastighetsgränser efterlevs inte. Många bilar betar sig som om de är formel 1 fordon då de passerat det diminutiva farthindret vid gångfartsområdets början/slut samt vid Isbergs gata sväng mot Krankajen, På samma sätt efterlevs inte regler för tomgångskörning. Dessa brister kommer att öka med ytterligare verksamheter. I underlaget kan denna diskussion inte ens skönjas **(6)**.

Baserat på ovanstående resonemang ser jag inte att punkten 3.1 är trovärdig. Synes vara ett sätt att snedda i beslutsprocessen. Detta bör göras före beslut **(7)**.

Punkt ”Luftkvalitet” sid 17. Vilka bedömningar har gjorts och baserat på vilket underlag hur luftkvaliteten förändrats sedan mättilfället. Vidare nämns kvävedioxid, men vilka mätningar och bedömningar har gjorts av förekomst av partiklar. I dag förs diskussion om förbud mot trafik med dieselfordon inom vissa områden. Detta borde vara med i en miljökonsekvensutredning inte minst då man planerar för verksamheter som kan generera transporter med tunga dieseldrivna fordon. En punkt att hantera inom ramen för en miljökonsekvensbeskrivning. Vi ser redan med den trafikbelastning som är idag att vi belastas av oerhört mycket förorening i form av partiklar som lägger sig på alla ytor mot Isbergs gata (Fönster, balkonggolv, fönsterbleck) **(8)**.

Övriga synpunkter

För att minimera de negativa miljökonsekvenserna (För boende längs Isbergs gata) av det planerade uppförandet av ny byggnad skulle en förändring av trafik på Isbergs gata kunna göras. Förändring skulle göras så att Isbergs gata inte medger genomfartstrafik till Hallenborgs gata. I samband med hemfärd vid arbetsdagens slut upplever vi en stillastående kö från Docktorget till Stora Varvsgatan. Detta ger naturligtvis en stor miljöpåverkan som

inte hanteras enbart genom att mäta antal fordon. Andra tider på dygnet upplever vi genomfartstrafik i hög hastighet åt båda hållen. Under byggtiden kommer omfattande miljöpåverkan och störning att ske. Hur avser man att minimera dessa? Och på vilket sätt ges berörda möjlighet att yttra sig och påverka? (9).

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planbeskrivningen har förtydligats gällande att det rör sig om cirka 160 bostäder. Då utredningarnas beräkningar är baserat på ett fler än 160 bostäder bedöms detta dock inte innebära ett problem. Istället bedöms detta ge utrymme för en större marginal jämfört med om dessa hade baserats på planförslaget bedömning av antalet nya bostäder. På grund av detta anser stadsbyggnadskontoret inte att underlaget brister och därmed inte riskerar att medföra större påverkan än bedömningar som gjort under planarbetet.*
2. *Framtagande av miljökonsekvensutredning och miljökonsekvensbeskrivning bedöms inte vara nödvändigt för denna planprocess. Länsstyrelsens gör samma ställningstagande. För att förtydliga bakgrunden till ställningstagandet kompletteras texten under rubriken 3.1 Konsekvenser för miljö och hälsa. Typ av verksamheter i byggnaden regleras genom planbestämmelser. Verksamheternas lämplighet prövas i samband med framtagandet av detaljplanen. Påverkan i form av tomgångskörning i samband med leveranser bedöms vara begränsad.*
3. *Om den aktuella byggnadsdelen skulle ändras från fyra till en våning bedöms detta innebära betydande förändring av byggnadens gestaltning. Föreslagen gestaltning är väl uttänkt och byggnadens utformning har tagit dess omgivning i beaktan. Exempelvis har föreslagen placering av de högre byggnadskeropparna i syfte att bibehålla utblickar mot hamnbassängen.*
4. *Stadsbyggnadskontoret bedömer att trots att viss trafik bestående av lastning och angöring kan förekomma kommer andelen biltrafik inte öka på grund av avståndet till parkeringshuset. Ju längre avstånd mellan bostäder och parkeringsplats (parkeringshus) desto mer attraktivt och bekvämare blir det att cyklar, gå eller åka kollektivtrafik.*
5. *Planförslaget reglerar inte regler gällande tomgångskörning.*
6. *Frågor gällande överträdelse av hastighetsbegränsningar hanteras inte i detaljplan.*
7. *För att förtydliga bakgrunden till ställningstagandet kompletteras texten under rubriken 3.1 Konsekvenser för miljö och hälsa.*
8. *Miljöförvaltningen har gjort luftkvalitetsmätning i tre mätpunkter vid Stora Varvsgatan i Västra Hamnen under perioden 2017-09-27 till 2018-03-14 med en mobil mätvagn (Se rapporten "Luftkvalitetsmätning vid Stora Varvsgatan i Västra Hamnen 2017–2018"). Resultat avseende kvävedioxid visar samma nivåer så som mätningen från 2104. Det innebär att det nationella miljökvalitetsmålet för kvävedioxid klaras. Miljöförvaltningen bedömer att det inte finns någon risk för överskridanden enligt yttrande ovan. Luftkvalitetsmätningen visade låga partikelhalter som jämfört med miljökvalitetsnormerna uppmättes med halter 30 - 40 procent av normvärdet.*
9. *Ändringar gällande förbud för genomgångstrafik på Isbergs gata är inte aktuellt. Den tillkommande trafiken på det lokala gatunätet till följd av planförslaget bedöms vara så pass begränsad att den inte kommer innebära större konsekvenser avseende gällande trafiksituation. Miljöpåverkan under byggtiden regleras inte i detaljplanen utan genom tillsyn av Miljöförvaltningen.*

Boende Isbergs gata 28, diarienummer SBN-2016-1199-54 samt SBN-2016-1199-55:

Undertecknad finner att detaljplanen för Torrdockan 7 m fl. har en extremt hög exploateringsgrad, så hög att avståndet till angränsande byggnad i norr är endast 8 meter. Det

minsta avstånd man kan ha utan att en brand bedöms påverka omgivningen i större omfattning. Byggnadsytan upptar i princip hela planyteområdet särskilt med de överskjutande balkongerna från 6 meter ovan mark och flyttandet av Isbergs gata söderut. Av planen att döma tillkommer ytterligare byggnader alldeles söder om Isbergs gata vars funktioner i bottenvåningen ska vara kontor, undervisningslokal och restaurang och café. Vad blir byggnadshöjden? Finns där trottoar på den flyttade Isbergs gata? Finns det möjlighet att passera mellan den nya byggnaden och TyrUis? **(1)**.

Grönytefaktor på 0,50 som detaljplanen kräver medför att förutom grönskan på bostadsgården belägen på taket till våning så räknar man även in planteringsbäddar på bostadsgården samt sedumtak och infiltrerande beläggning. Ingen grönska i gatuplan! I planbeskrivningen sidan 29 skrivs: I grönplanen anges att planområdet i likhet med stora delar av Västra Hamnen lider brist på grönytor. Växtligheten i området består idag av enstaka träd. Bristen på grönska ses även i översiktsplanen från 31 maj 2018. "Tydliga prioriteringar ska generera en robust stadsstruktur som präglas av närhet, som är tät och grön..." I planbeskrivningen sidan 29 skrivs att planområdet korsas av en utpekad prioriterad grönkoppling att utveckla. Grönkopplingen föreslås ansluta från Dockplatsen och passerar planområdet i västöstlig riktning via en framtida gång- och cykelkoppling över hamnen till Hamnparken (och kryssningsterminalen). Nu bygger man bort den kopplingen! **(2)**.

Grönska är något som även eftersträvas i "Värdeprogram för Västra Dockan 2012-06-26". beställt av Christer Larsson, Stadsbyggnadskontoret och Lennart Ottosson, Dockan Exploatering AB. I programmet finns en bild som visar Kulturstråk, som finns med i visionerna för Västra Dockan, som startar/slutar vid Dockplatsen. Här ryms både grönska och kultur. Detta vore något för Torrdockan 7 att knyta an till, och medverka till, att förstärka de östvästliga förbindelserna med havet, Dockans vattenrum och Västra Dockans Kulturstråk. Och nu även väster ut med framtida bro till Hamnparken (och kryssningsterminalen). Kulturen i Kulturstråket för Västra Dockan berör även Torrdockan 7 som gränsar till Dockan och platsen för Kockumskranen, på sin tid världens största kran då den byggdes 1973–74 och blev ett landmärke för Malmö. Sedan Kockums varv la ner produktionen av stora civila fartyg 1987 stod kranen oanvänd till slutet av 1990-talet då den användes en sista gång för tillverkning av element till Öresundsbron. 2002 monterades kranen ner och transporterades till Hyundai's varv i sydkoreanska Ulsaya. (Ny teknik 2008-02-21, Håkan Abrahamson). Några spår ses även idag så som pållare Men framför allt anas Dockans mäktighet. Särskilt så som den framträder på de bilder som säljs in till oss som köper lägenhet här. Båtplatser endast längs med långsidorna låter oss förstå hur stor dockan var som numera är ett viktigt industrihistoriskt arv. Sidan 29 i planbeskrivningen påtalar även att hamnområden karakteriseras av hårdgjorda ytor, hamnbassänger och kajkanter. I detta fallet finns allt detta norr om den planerade byggnaden. Utrymme finns för grönkopplingen så som översiktsplanen anger **(3)**.

Visionen att den nya byggnaden ska bli ett landmärke som ramar in och markerar Dockplatsen samt Dockan-området är god. Byggnaden är fin, men framför allt, för stor för denna tomt. Exploateringsgraden är för hög. Landmärket Turning Torso har även en genomtänkt utemiljö. Här finns ingen utemiljö alls!

Trädallén på den nu aktuella planen utmed Isbergs gata tar bara slut. Trädallén bör integreras i den nu aktuella planen och medföra ett trevligt avslut till hamnområdet som tar vid med sina hårdare ytor **(4)**.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Risker kopplade till brand avseende angränsad bebyggelse har utretts under planprocessen. Enligt framtagna utredningar bedöms brand i byggnaden inte påverka omgivningen i större omfattning då avståndet inte understiger 8 meter. Bebyggelsen innebär hög utnyttjandegrad på en begränsad yta. Exploateringsgradens lämplighet bedöms prövas under denna planprocess genom bland annat sol- och mikroklimatstudier. Planförslaget bedöms bidra positivt till omgivande stadsrum. Nuvarande detaljplan medger utskjutande byggnadsdelar från 4,7 meter ovan mark vilket ändras till 6,0 meter. Planförslaget revideras och nuvarande dragning av Isbergs gata bibehålls. Byggnader söder om gatan är inte aktuella. Det reviderade planförslaget avsätter ytor för gångbanor längs Isbergs gatan söder respektive öster om den nya byggnaden. Planförslaget reglerar inte rättigheter till allmänhetens tillgång till kvartersmark. Avsikten är dock att en genomgående passage ska finnas genom den nya byggnadens bottenvåning.*
2. *Detaljplanen reglerar inte placering eller typ av växlighet. Planerade åtgärder kommer att redovisas under bygglovsskedet. Kopplingen avses att finnas kvar i form av att det kommer finnas möjlighet att passera genom byggnadens bottenvåning. Andelen grönska på platsen säkras genom bestämelse om grönytefaktor. Detaljplanen reglerar inte grönska på allmän plats mark.*
3. *Planområdet omfattas inte av "Värdeprogram för Västra Dockan". Planförslaget bedöms dessutom inte strida mot intentionerna i dokumentet. Platsens historiska arv kommer att kunna skönjas då bland annat befintlig kaj längs med hamnbassängen bevaras. Det innebär att allmänhetens tillgång till vattenrummet kvarstår.*
4. *På grund av den höga exploateringen har en bostadsgård för de boende förlagts på delar av byggnadens tak. Baserat på resultat gällande sol- och mikroklimat bedöms platsen ha förutsättningar för att bli en god utemiljö. Planförslaget reglerar växligheten på platsen endast genom krav på grönytefaktor.*

Kapitel 3 – Miljöpåverkan

Synpunkter på bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanens genomförande har av stadsbyggnadskontoret inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kap 11 § miljöbalken. Invändningar finns mot denna bedömning. Invändningarna redovisas och kommenteras nedan. Stadsbyggnadskontoret står fast vid att ingen *miljöbedömning* krävs.

Följande skrivelse har berört frågan om kommunens bedömning av miljöpåverkan:

Skrivelse från **boende gata Isbergs gata**, diarienummer SBN-2016-1199-51. Se sidor 16–17 i samrådsredogörelsen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Stadsbyggnadskontoret bedömning har gjort utifrån de kriterier som ställs upp i miljöbalken att förslaget inte kan utgöra betydande miljöpåverkan såsom det åsyftas i 6 kap. 11 § miljöbalken. För att förtydliga bakgrunden till ställningstagandet kompletteras texten i planbeskrivningen under rubriken 3.1 Konsekvenser för miljö och hälsa.

Kapitel 4 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet

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

Plankarta

- Användningsområdet GATA har fått ny sträckning och plangränsen justeras därefter.
- Kvartersmarken, med bestämmelserna H₁, K₂, S₂, söder om Isbergs gata utgår.
- Planbestämmelserna S₁ samt E₁ utgår.
- Bestämmelserna B₁, C₁, K₁, P₁ omformuleras avseende våningar.
- Planbestämmelsen ”Marken får inte förses med byggnad, dock får vindfång och ventilationsschakt uppföras” revideras så att även nätstation, parkering för rörelsehindrade, nedgrävd sophantering samt underjordiska avfallsbehållare blir tillåtet på aktuella ytor.
- Bestämmelsen f₁ omformuleras och en illustration som visar indragningar av fasader läggs till på plankartan.
- En planbestämmelse gällande inglasning av balkonger och uterum införs och en illustration som visar indragningar av fasader läggs till på plankartan.
- En ny planbestämmelse, b₁, gällande minsta höjd på bjälklag i bottenvåning extra bjälklag i delar av bottenvåning införs.
- Bestämmelsen ”Grönytefaktor om minst 0,50 ska uppnås inom mark för bostadsändamål” omformuleras till ” Grönytefaktor om minst 0,50 ska uppnås per kvarter”
- Utformningsbestämmelse gällande tekniska anläggningar omformuleras och texten ”..får överskrida den högsta tillåtna byggnadshöjden med som mest 2,0 meter” tas bort.
- Högsta byggnadshöjd för de två högre byggnadskroppar ersätt med bestämmelser gällande högsta tillåtna totalhöjd.

Planbeskrivning

- Kapitlet ”Planförslaget” revideras under delarna ”Bebyggelse”, ”Trafik”, ”Teknisk försörjning”, ”Skydd mot störningar” samt ”Plankartans bestämmelser”.
- Kapitlet ”Konsekvenser” revideras under ”Bedömning av miljöpåverkan”, ”Konsekvenser för miljö och hälsa” och ”Konsekvenser för fastigheter”.
- Kapitlet ”Konsekvenser” har kompletterats med rubriken ”Översvämningsrisk” i delen ”Konsekvenser för miljö och hälsa”.
- Illustrationer under rubriken ”Stadsbild och landskapsbild” i avsnittet ”Konsekvenser för miljö och hälsa” byts ut.
- Illustrationer 11–17 under rubriken ”Omgivningsbullen” i avsnittet ”Konsekvenser för miljö och hälsa” byts ut.
- Kapitlet ”Genomförande” revideras under delarna ”Tekniska genomförande frågor”

- Kapitlet ”Planförutsättningar” revideras under delarna ”Planområdet”, ”Tidigare ställningstaganden” och ”Underlag till planarbete”.

Därutöver har revideringar gjorts avseende antal bostäder, BTA och antal våningar för bostäder, centrumverksamt samt kontor.

Stadsbyggnadskontoret

Johanna Perlau
Enhetschef

Anna Bjerndell
Planhandläggare