



GRANSKNINGSHANDLING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för del av fastigheten Hamnen 22:164 m.fl. i Inre Hamnen i
Malmö

Innehållsförteckning

Kapitel 1 – Inledning	2
Hur samrådet bedrivits	2
Kapitel 2 – Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	3
Myndigheter	3
Kommunala och regionala organ	8
Övriga remissinstanser	25
Sakägare enligt fastighetsförteckning	31
Övriga, inte sakägare	39
Kapitel 3 – Sammanfattning av ändringar efter samrådet	42
Plankarta	42
Planbestämmelser	42
Planbeskrivning	42

Kapitel 1 – Inledning

Hur samrådet bedrivits

Stadsbyggnadsnämnden tog beslut om samråd den 16 november 2023.

Samrådstiden var 29 november 2023 – 29 februari 2024. Planförslaget skickades för samråd till remissinstanser och sakägare. Planförslaget var tillgängligt för kännedom via 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.

Följande remissinstanser har ingen erinran på samrådsförslaget eller har meddelat att de avstår från att yttra sig:

- Arbetsmarknads- och socialnämnden, diarienummer SBN-2021-1286-32
- Funktionsstödsnämnden, diarienummer SBN-2021-1286-36
- Malmö Universitet, diarienummer SBN-2021-1286-41
- Servicenämnden, diarienummer SBN-2021-1286-43

Myndigheter

Länsstyrelsen, diarienummer SBN-2021-1286-55:

Aktualitet och överensstämmelse med översiktsplanen

För området gäller fördjupad översiktsplan för Nyhamnen. Enligt den fördjupade översiktsplanen är området utpekad som blandad stad med stadshuvudgata. Av Länsstyrelsens granskningsyttrande framgår att Länsstyrelsen haft synpunkter som berör aktuellt planområde kopplat till bland annat miljö kvalitetsnormer för luft och vatten och risk för översvämning.

Kommunen gör bedömningen att planförslaget inte är förenligt med översiktsplanen då sträckning av Hans Michelsensgatan har ändrats i aktuellt planförslag.

Länsstyrelsens synpunkter - prövningsgrunder enligt 11 kap. 10 § PBL

Riksintresse Kulturmiljövård 3 kap. 6 § MB

Länsstyrelsen har en pågående översyn av riksintresse Malmö [M114]. Inom ramen för detta arbete överväger Länsstyrelsen att utöka riksintresset geografiska utbredning åt norr för att i högre grad tydliggöra Malmö som sjöfartsstad. Länsstyrelsen har påbörjat en tidig kommundialog med tjänstepersoner på Malmö stad, ett förslag till nytt anspråk planeras att skickas till kommunen för synpunkter i slutet av året.

För det kommande arbete med Nyhamnen ser Länsstyrelsen ser positivt kommunens ambition att ”större vikt läggs på kulturmiljöns betydelse för utvecklingen av Nyhamnen i form av den fysiska miljön med gator, siktlinjer, byggnader och andra hamnrelaterade detaljer”. Det ger goda förutsättningar tillgodose sjöfartsstaden även vid en vidgad riksintresseavgränsning.

Länsstyrelsen ser inte att den föreslagna detaljplanen innebär påtaglig skada på riksintresset.

Riksintresse Kommunikationer 3 kap. 8 § MB

Länsstyrelsen saknar en motivering i planhandlingen till slutsatsen att den föreslagna markanvändningen inte bedöms påverka hamnfunktionerna, varför planbeskrivningen behöver kompletteras med detta. På sidan 48 i planbeskrivningen står att i dagsläget går riksintresseavgränsningen i Grimsbygatan, vilket inte stämmer. Kartan på sidan 46 är korrekt och där framgår det att gränsen för riksintresseanspråket har flyttats norrut sedan preciseringen som beslutades år 2011. Länsstyrelsen vill i sammanhanget framhålla att riksintresset pekas ut med stöd av 3 kap 8 § miljöbalken. (1)

Risk för översvämning

Länsstyrelsen delar inte kommunens bedömning avseende vilka kriterier som kommunen använt som beslutsunderlag för framtida tillfälliga havsnivåer. Länsstyrelsen redovisar utgångspunkter för hantering av framtida havsnivåer i vägledning för skydd mot översvämning för skydd mot havet anpassad till Skånes kuststäder. Vägledning för skydd mot översvämning från havet anpassad till Skånes kuststäder (lansstyrelsen.se)

De regleringar som kommunen redovisar på plankartan som innebär skydd med en lägsta höjd på + 2,8 m kan däremot vara godtagbara. Detta förutsätter att det inom det markanspråk som skydden tar i anspråk är möjligt att bygga högre skydd vid behov. Kommunen behöver därför beskriva om det är tekniskt möjligt att åstadkomma högre skydd med hänsyn till bärighet och vattenpåverkan på skydden vid högre permanenta och tillfälliga havsnivåer. **(2)** Det är också lämpligt att kommunen redovisar om föreslagna skyddsåtgärder har som syfte att skydda verksamheter inom eller i direkt anslutning till planområdet eller om skyddsåtgärderna också är en del i ett större sammanhängande kustskydd. **(3)**

Länsstyrelsen förutsätter också att den areal som krävs för dagvattenhantering inom den så kallade flexzonen redovisas i granskningsförslaget. **(4)** Planbeskrivningen redovisar också att en höjdsättnings- och skyfallsplan kommer att tas fram för Nyhamnen till granskningen. Länsstyrelsen förutsätter att granskningsförslaget reglerar eventuella behov av höjdsättning till följd av denna plan på plankartan. **(5)**

Strandskydd

Kommunen avser att upphäva strandskydd i hela planområdet, med hänvisning till särskilt skäl 1, dvs. att området redan har tagits i anspråk på ett sätt som gör att det saknar betydelse för strandskyddets syften. Länsstyrelsen ser att detta skäl inte kan tillämpas för alla ytor som berörs, ex. för Allmän plats - PARK som kommer vara tillgänglig för allmänheten. Länsstyrelsen ser dock att det kan föreligga andra särskilda skäl att upphäva skyddet, och ser inte hinder mot ett upphävande av strandskydd enligt förslaget.

Kommunen ska enligt 4 kap 17 § PBL redogöra för om intresset av att ta området i anspråk på det sätt som avses med planen väger tyngre än strandskyddsintresset. Detta saknas i nuläget, och behöver kompletteras inför granskningsskedet. **(6)**

Hälsa – markföroreningar

Planförslaget redovisar ingen utredning med avseende på föroreningssituationen inom planområdet. Länsstyrelsen menar att föroreningssituationen behöver undersökas i områdets västligaste del, med föreslagen parkmark och centrumverksamhet.

Området utgörs av fyllnadsmassor, och i anslutning till planförslagets västligaste del finns flera MIFO-objekt. Potentiella åtgärder angående föroreningar kan påverka lämpligheten i föreslagen centrumverksamhet. Ändrad markanvändning från de i dagsläget hårdgjorda ytorna till parkmark medför att man behöver ta hänsyn till nya beteendemönster hos de som uppehåller sig på platsen.

För att Länsstyrelsen ska kunna uttala sig om lämplighet i föreslagen plan behöver resultat från miljöteknisk markundersökning redovisas. **(7)**

Länsstyrelsens synpunkter - råd enligt 2 kap. PBL

Råd planteknik - ändamålet Centrum

Länsstyrelsen uppmärksammar på att C – centrumändamål möjliggör flertalet andra verksamheter än de som kommunen avser möjliggöras enligt planbeskrivningen ex. enklare

paviljongbyggnader för kiosker, restauranger. För att säkerställa att verksamheter, som allmänheten kan nyttja vid kajkant, kan ändamålet indexeras med de funktioner som ses relevanta. Länsstyrelsen vill även påpeka att ändamålet möjliggör övernattning i form av vandrarhem och hotell vilket måhända inte är kommunens avsikt att möjliggöra genom planläggning. Denna möjlighet går att reglera bort. **(8)**

<https://www.boverket.se/sv/PBL-kunskapsbanken/planering/detaljplan/planbestammelser/anvandning-av-kvartersmark/centrum/>

Råd om planförfarande

Planhandlingarna har inte redogjort för vilket planförfarande som används. Länsstyrelsen anser att planförslaget berör sådana allmänna intressen exempelvis strandskydd samt inte är förenligt med Länsstyrelsens granskningsyttrande att det bör hanteras genom utökat planförfarande. **(9)**

Länsstyrelsens synpunkter enligt annan lagstiftning

Information om biotopskydd

I planområdet samt längs plangränserna finns flera trädrader. Det behöver framgå om biotopskyddade alléer kan påverkas av ett plangenomförande. Notera att trädrader längs parkeringsytor eller andra ytor som används för motorfordon, omfattas av biotopskyddet om de uppfyller definitionen i övrigt.

Kommunen behöver ta ställning till om alléer riskerar att påverkas av ett plangenomförande, inklusive genom påverkan inom trädens rotzon vid ex. grävarbete för ledningar eller hårdgörande av mark. Detaljplaner ska så långt som möjligt utformas för att bibehålla samt undvika skada på skyddade biotoper. Om dispens är en förutsättning för att genomföra planen, bör dispens sökas tidigt i planprocessen. **(10)**

Information om skyddade arter

Det framgår inte hur ett plangenomförande påverkar växt- och djurlivet. Ett flertal rödlistade eller fridlysta arter har noterats i Artportalen inom och i anslutning till planområdet, särskilt i östra delen. Kommunen behöver ta ställning till i vilken mån växt- och djurlivet påverkas, och om hänsynsåtgärder krävs.

Den fridlysta arten fältnarv finns noterad i Artportalen i planområdets östra del, med hög säkerhet. Arten är även rödlistad. Det är förbjudet att skada arten, och kommunen behöver redovisa i vilken mån arten påverkas av ett plangenomförande. Om arten riskerar att skadas, strider ett genomförande av den delen av planen mot artskyddet.

Vid risk för skada på fridlysta arter om planen genomförs, kan skyddsåtgärder fastställas i samråd med Länsstyrelsen enligt 12 kap 6 § miljöbalken, eller dispens från artskyddet sökas om det inte är möjligt. Samråd eller dispens bör sökas tidigt i planprocessen. Det finns ingen garanti att dispens kan lämnas.

Artskyddet gäller alltid, även när en detaljplan har vunnit laga kraft. Formellt sett finns inte något förbud mot att anta en detaljplan som berör fridlysta arter, eller biotopskydd. Kommunen bör dock vara uppmärksam på att de delar i detaljplanen som kan innebära skada i strid med förbuden inte kan genomföras om dispens saknas. **(11)**

Tillståndspliktig vattenverksamhet - markavvattning

Att anlägga konstruktioner i eller vid ett vattenområde är markavvattning om syftet är att varaktigt skydda mot vatten och därigenom varaktigt öka en fastighets lämplighet för ett visst ändamål. I Skåne finns ett generellt förbud mot markavvattning vilket kräver dispens och tillstånd enligt 11 kapitlet miljöbalken. Vattenverksamheter handläggs av Länsstyrelsens vattenenhet. Om det är uppenbart att varken allmänna eller enskilda intressen skadas genom vattenverksamheten kan undantag från tillståndsplikten vara tillämpligt. Verksamhetsutövaren har då bevisbördan att visa att det är uppenbart att verksamheten inte medför några skador. Kommunen bör därför göra en bedömning om förslagna skyddsåtgärder kräver tillstånd. **(12)**

Information om skyddsrum

Länsstyrelsen saknar redogörelse om skyddsrum berörs av planläggning i planbeskrivning. Enligt skyddsrumskartan kan skyddsrum beröras av planläggning. Skyddsrum kan rymmas under mark (parkering eller väg) och inte enbart under en befintlig byggnad. Länsstyrelsen vill av denna anledning uppmärksamma att frågan om skyddsrum behöver hanteras inom planprocessens ram. Om skyddsrum berörs kan detta påverka genomförandet av detaljplanen. **(13)**

Undersökning om betydande miljöpåverkan

Utifrån aktuellt underlag delar Länsstyrelsen kommunens bedömning att ett genomförande av planförslaget inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i den mening som avses i 6 kap. miljöbalken.

Länsstyrelsens bedömning

Mot bakgrund av de brister som Länsstyrelsen har påtalat i yttrandet gällande strandskydd, människors hälsa – markförorening, risk för översvämning ser Länsstyrelsen att planen inte kan antas utan kompletteringar och förtydligande redovisning som visar på markens lämplighet i förhållande till föreslagen markanvändning.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Planbeskrivningen har justerats i enlighet med länsstyrelsens synpunkter.
2. Sedan detaljplanen var på samråd har planområdet minskats till att endast gälla en del av gatan. Det skydd mot stigande havsnivå som finns kvar i detaljplanen är det rörliga skyddet mot stigande havsnivå som föreslås i anslutning till Universitetsbron. Skyddet ska enligt detaljplanen utföras som lägst +2,8 meter över nollplanet i RH 2000. Det finns inget i detaljplanen som hindrar att skyddet utförs med en högre höjd, om det skulle visa sig vara nödvändigt.
3. Skyddet är endast avsett att skydda kommunala investeringar, såsom infrastruktur, i ett hundraårsperspektiv. Planbeskrivningen har förtydligats angående detta.
4. Planbeskrivningen har kompletterats med en första bedömning av antalet löpmeter dagvattenrening som eventuellt behöver anläggas i flexzonen. Behovet och omfattningen kommer slutgiltigt att bestämmas utifrån en kommande föroreningsbelastningsutredning.
5. Planhandlingarna har försetts med en nödvändig lägsta markhöjd över havet i korsningen mellan gatorna Hans Michelsengatan, Kristianiagatan och Utställningsgatan om +2,8 meter i förhållande till nollplanet. Utöver den höjden redovisas inga fler höjder. Mer exakta markhöjder för den resterande delen av gatan kommer att utredas i den kommande förprojekteringen.
6. Planbeskrivningen har kompletterats angående motivet till att återupphäva strandskyddet.
7. Efter samrådet har planområdet minskat, och bland annat omfattas inte längre Skeppsbron eller sträckan mellan Frihamnsallén och Västkeustvägen. Avsikten är att Skeppsbron ska hanteras i en egen detaljplan. Synpunkten tas med in i det kommande planarbetet.
8. Se punkt 7.

9. *Planhandlingarna har kompletterats enligt länsstyrelsens yttrande. Vad gäller förfarande bedömer stadsbyggnadskontoret, utifrån inkomna samrådsyttranden från allmänheten, att allmänintresset verkar litet och att synpunkterna från granskningen av den fördjupade översiktsplanen hanteras inom ramen för detaljplanen. Av den anledningen fortsätter planen att hanteras med standardförfarande.*
10. *Efter samrådet har planområdet minskat, och bland annat omfattas inte längre Skeppsbron eller hela sträckan mellan Frihamnsallén och Västkustvägen. Avsikten är att Skeppsbron ska hanteras i en egen detaljplan. Träden på Skeppsbron är de enda som bedöms omfattas av det generella biotopskyddet för alléer genom sin ålder. Träden står i rader om fler än fem individer och de syns på flygfoton från 1998, vilket gör att snart, eller eventuellt redan, kan kategoriseras som alléer. Övriga trädrader längs gatusträckningen är antingen för unga och har för liten stamdiameter (träden strax norr om fastigheterna Kolga 6 och Flintrännen 1 nyplanterades för drygt tio år sedan) eller är för få i antal (trädraden strax norr om fastigheten Sirius 1 är bara fyra till antalet). Vad gäller trädraderna på Skeppsbron tas synpunkten med in i det kommande planarbetet. Planbeskrivningen har förtydligats avseende biotopskyddade alléer.*
11. *Stadsbyggnadskontoret är informerat om att förekomst av växten fjältnarv har konstaterats i närheten av planområdet. Växten är ettårig och sprids lätt till andra växtplatser. Det är således inte säkert att växten kommer att finnas inom området när planen ska genomföras, eller så kan det hända att den finns inom planområdet ett år, men inte ett annat, i och med att genomförandet av gatan kommer att ta många år. Det är alltså viktigt att vara vaksam på eventuellt nya växtplatser och att kunna hantera nya förekomster från år till år. Planbeskrivningen har kompletterats med information om fjältnarven.*
12. *Planbeskrivningen har kompletterats med en bedömning om att den föreslagna skyddsåtgärden kan kräva tillstånd.*
13. *Planbeskrivningen har kompletterats med en redovisning av skyddsrum inom eller i anslutning till planområdet, samt med en bedömning av eventuell påverkan på skyddsrummen.*

Kommunala lantmäterimyndigheten Malmö stad, diarienummer SBN-2021-1286-46:

Officialservitut 1280K-203/1988 för väg, till förmån för Hamnen 22:188, berörs och kommer att behöva ändras/tas bort vid genomförandet av detaljplanen. Detta bör tas med i avsnittet ”rättigheter/konsekvenser”. Avtalsservitut 1280IM-11/23688 för nätstation och ledningar, belastande Hamnen 22:188, KAN beröras, detta är oklart i nuläget.

Fastigheten Hamnen 22:198 belastas av avtalsservitut för ledningar m.m., akt 12-IM1-98/2171.1. Det är oklart i nuläget om avtalsservitutet berörs. **(1)**

Avsnittet förändrad ”fastighetsindelning/konsekvenser” bör formuleras på liknande sätt som avsnittet ”mark- och utrymmesförvärv/rätt för huvudmannen att lösa in mark” så att det tydligt framgår att huvudmannens rätt att lösa in mark för allmän plats är ovillkorlig och tvingande. **(2)**

Någon genomförandetid finns inte angiven i plankarta eller planbeskrivning. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planbeskrivningen har kompletterats med informationen från lantmäteriet.*
2. *Planbeskrivningen har formulerats om enligt önskemål.*
3. *Planhandlingarna har kompletterats med genomförandetid.*

Trafikverket, diarienummer SBN-2021-1286-38:

Rättelse på sida 48 i planbeskrivningen; i dagsläget går riksintresseavgränsningen (Malmö hamn) inte längre i Grimsbygatan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planbeskrivningen har justerats enligt yttrandet.

Kommunala och regionala organ

Tekniska nämnden, diarienummer SBN-2021-1286-63:

Generellt

Gatans sträckning har ändrats jämfört med vad som redovisas i den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen (godkänd i december 2019). Syftet till ändringen anges bl.a. vara att undvika att Hans Michelsensgatan hamnar för nära det inre vattenrummet. Den nya sträckningen medför dock en förändrad kvartersstruktur runt om gatan och i stora delar av Nyhamnen. Det behöver redovisas tydligare i planbeskrivningen hur planförslaget skiljer sig från sträckningen i FÖP Nyhamnen. Det nämns i planbeskrivningen att arbete pågår med en ny strukturplan, men den redovisas inte. Avsaknad av planstruktur/kvartersstruktur gör det svårt att bedöma den föreslagna gatusträckningen. **(1)**

Med bara Hans Michelsensgatan som en skelettplan är det svårt att förstå hur gatan ska fungera. Gatans omgivning och trafiknät behöver redovisas tydligare för att kunna bedöma behoven i planen. Läget för gatan och var busshållplatser kan placeras behöver kunna bedömas utifrån var målpunkter och andra gator med busstrafik ligger. Hans Michelsensgatan är den största gatan i området för flera trafikslag, och det är viktigt att det blir tillräckliga mått för gång, cykel, busskörfält och flexzoner. I större korsningar behövs även plats för vänstersvängfält. På några platser ser byggnader ut att ligga mycket nära gatan, men det är rimligt att det också finns förgårdsmark. **(2)**

Stadsbyggnadsidé

Konsekvenser av att Hans Michelsensgatan flyttas söderut kan bli sämre förutsättningar för bostäder och ingen möjlighet för grundskolor/förskolor söder om gatan, som tidigare var intentionerna.

Nyhamnen är ett viktigt projekt för kommunen för att möta stadens behov och för att uppfylla Ramavtalets bostadsleveranser längs MEX-linje 2. Färdigställandetiden i avtalet för bostäderna är satt till 2035. Det kan förlängas, men intentionerna och ambitionerna är viktiga att bevaka och följa upp. Om bostadsbyggandet inte kommer i gång i de första etapperna av Nyhamnens utbyggnad kan det bli svårt att uppfylla villkoren i avtalet. Hela bostadsåtagandet behöver vara klart för att statens innehållna (de sista 25%) medel ska betalas ut. Nyhamnen är kritisk i detta avseende. **(3)**

Tekniska nämnden vill förtydliga att både skolplacering och gatans placering fortfarande utreds i pågående arbete med ny strukturskiss för Nyhamnen och beslut om ny strukturskiss planeras först senare under våren 2024. Barnperspektivet vid placering av skolor är av stor vikt och

därmed en viktig aspekt att beakta vid de avvägningar som görs i arbetet med den nya strukturen. Då stora delar av området norr om Hans Michelsensgatan kommer att vara utbyggnadsområde under lång tid måste det finnas ett tydligt tänk kring hur trygga skolvägar och trygga skolgårdar kan skapas över tid. (4)

Även trygghetsperspektivet är en viktig aspekt att beakta, där strukturarbetet bör sträva efter att ge så goda förutsättningar som möjligt för att skapa blandad bebyggelse i hela Nyhamnen, även om det i strategiskt valda lägen är motiverat med en större andel kontor och i andra mer perifera lägen är motiverat med en större andel bostäder. (5)

Grundtanken med gatans tidigare placering var att kollektivtrafiken och busshållplatser ska få större upptagningsområde. Gatans nu föreslagna placering gör att avståndet till kollektivtrafiken från ”ytterkanterna” i Nyhamnen blir betydligt längre. Vid planering av en helt ny stadsdel bör infrastrukturen möta de krav och behov som finns. Gatans placering är vital för funktionen av den framtida försörjningen i stadsdelen. Placering av kollektivtrafik och busshållplatser måste utredas i framtagandet av den nya strukturen. (6)

Kollektivtrafik och MEX-linje 2

Ansökan om detaljplan gjordes av fastighets- och gatukontoret 211214 med syfte att säkerställa MEX-bussarnas framkomlighet och att leverera ett robust kollektivtrafiksystem, med medföljande infrastruktur i form av tillhörande busshållplatser och även vändplats/vändmöjlighet på kort och lång sikt. Avsikten var att kunna använda den finansiering som SSP erbjuder.

Enligt tekniska nämnden behöver följande frågor utredas vidare för att säkerställa att MEX-bussarna kan trafikera Nyhamnen: Stormgatan och två anslutande korsningar måste ingå i planområdet. (7) Hållplatslägen och utrymme för 50 m långsgående hållplatser behöver säkerställas. (8) Vändmöjligheter och mark för detta behöver utredas och säkerställas på både kort och lång sikt. (9) Behov finns också att göra en trafikutredning med fokus på framkomlighet för MEX-bussarna men även övrig trafik. (10)

Skeppsbron

För Skeppsbron föreslås planbestämmelsen PARK. Tekniska nämnden förstår intentionerna med detta men det blir något missvisande då kajstråket troligen inte kan bli så grönt som en sådan bestämmelse indikerar. Kajkonstruktionen som går långt in på kajen medger inte trädgröpar i någon större omfattning, utan det blir i upphöjda planteringar. En bestämmelse liknande den i Dp 5475 vid Bassängkajen är ett bättre alternativ (GATA1 – kajstråk för gång- och cykeltrafik) kompletterad med att kajstråk ska förses med trädplanteringar och annan grönska. Det ger en bättre bild av hur kajstråket kan utformas. (11)

Markföroreningar

Det saknas en beskrivning av markföroreningssituationen inom planområdet. För en bättre förståelse för vilka konsekvenser som förekommande markföroreningar kan medföra för planens genomförbarhet bör en beskrivning finnas med samt förslag på åtgärder för att hantera förekommande föroreningar. En kostnadsuppskattning för genomförandet av sådana åtgärder bör också tas fram. (12)

För att underlätta framtida projektering, och skapa förutsättningar för cirkulär masshantering i byggskedet bör det föras ett resonemang i planbeskrivningen kring var områden för tillfälliga upplag av rena och/eller förorenade schaktmassor kan placeras. Genom att ange sådana platser

skapas förutsättningar för lokal återanvändning av schaktmassor i de fall att materialet har acceptabel föroreningsnivå och rätt tekniska egenskaper. Detta är ett av flera sätt att få till den cirkulära masshantering som efterfrågas i den hållbarhetsstrategi som tagits fram för Nyhamnen. (13)

Planens genomförande

Dagens trafiksystem i Nyhamnen är känsligt för avstängningar då det saknas omledningsvägar. En avstängningsplan och en utbyggnadstrafikplan måste tas fram under det fortsatta detaljplanearbetet och arbetet med den nya strukturplanen för Nyhamnen. Tidigare utbyggnadstrafikplan kan inte tillämpas då gatustrukturen har omarbetats helt. Ett ej fungerande trafiksystem under Nyhamnens utbyggnad kommer att få stora konsekvenser för Västra Hamnen och även området runt Malmö C under decennier. Det finns risk att genomfartstrafiken från Nyhamnen kommer att förflyttas till Norra Vallgatan och Neptunigatan, vilket kan orsaka trafikstockning och köbildningar runt Malmö C samt försämra restider för samtliga busslinjer där. En rimlig etappindelning behöver studeras och redovisas till granskningen. (14)

Tekniska nämnden ser stora utmaningar i den redovisad tidplan då arbetet med strukturen för Nyhamnen, förprojektering och andra nödvändiga utredningar pågår eller ännu inte är påbörjade. (15) Upphandling av förprojektering är planerad att genomföras under våren 2024. Förutom gatans sträckning är förprojekteringen tänkt att även omfatta annan betydelsefull infrastruktur i Nyhamnen. Projekteringen kan komma att påverka både sträckning och utformning av Hans Michelsensgatan samt ytbehov i korsningar.

För närvarande pågår en utredning gällande övergripande höjdsättning och skyfallshantering för hela Nyhamnen. Denna kan komma att påverka gatustrukturen och etapputbyggnaden i området, däribland sträckningen av Hans Michelsensgatan samt korsande gator.

Hur kustskydd ska kunna hanteras samtidigt som skyfallsvatten från Nyhamnen ska kunna släppas ut är inte utrett. Utredning om det planeras i kommande förprojektering.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Sedan samrådet har gatans läge förändrats utifrån vidarebearbetningen av strukturskissen för Nyhamnen. Planhandlingarna har kompletterats med bilder av strukturskissen.
2. Sedan samrådet har gatans läge förändrats. Planförslaget har tagits fram i en arbetsgrupp bestående av representanter från stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret för att detaljplanen ska tillgodose de många behov som finns kopplat till gatans sträckning. Gatan har breddats inför granskningsskedet, och den nya bredden bedöms rymma alla prioriterade funktioner, och även oförutsedda behov. Planbeskrivningen har kompletterats med översiktliga diagram på placeringar av bussbållplatser och tvärgator, samt tydligare sektioner för att visa gaturummets uppdelning.
3. Oavsett vilket läge gatan har innebär det svårigheter att få till bostäder, skolor och förskolor. Läget som redovisades i den fördjupade översiktsplanen krävde utfyllnader i hamnbassängen och ianspråktagande av flera privata fastigheter, där verksamhet pågår, för att gatan skulle kunna genomföras. De juridiska processerna riskerade att bli mycket långdragna. Sedan samrådet har gatans läge förändrats ytterligare, till ett läge som bedöms som mera lättgenomförbart. Gatans läge gör att skolorna behöver ligga norr om gatan. Även möjligheten till bostäder söder om gatan har minskat i jämförelse med läget i den fördjupade översiktsplanen på grund av små kvartersdjup. Möjligheten till bostäder kommer att utredas i kommande detaljplaner. Detaljplaner för bostäder med mera, som tar utgångspunkt i det aktuella läget för gatan, förväntas påbörjas under hösten 2025. Vad gäller tillgänglighet med kollektivtrafik är läget för kommande bostäder och arbetsplatser, så nära Malmö centralstation, exceptionellt gott även utan färdigställande av Malmöexpressen.

4. *Barnperspektivet kommer att vara en viktig aspekt i den kommande förprojekteringen och kommande detaljplaner.*
5. *Vad gäller gatan kommer trygghetsperspektivet att vara en viktig del av kommande gestaltungsarbete och detaljprojektering. Även kommande detaljplaner och gestaltungsarbeten för området mellan gatan och Malmö centralstationen behöver hantera trygghetsperspektivet.*
6. *Se punkt 3.*
7. *Övervägningar om huruvida Stormgatan, delar av Marsgatan och delar av Frihamnsallén behöver ingå i planområdet har gjorts i arbetsgruppen med representanter från stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret. Arbetsgruppen har kommit fram till att planområdet inte behöver omfatta dessa gator eftersom de åtgärder som behöver göras går att genomföra enligt gällande detaljplaner. Delområdena ingår dock i fastighets- och gatukontorets projektområde och i den kommande förprojekteringen.*
8. *Planbeskrivningen har kompletterats med redovisning av ungefärliga lägen för hållplatser. Lägena rymmer hållplatser som är 50 meter långa.*
9. *Arbetsgruppen med representanter från stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret har bedömt att vändmöjligheter finns i befintlig infrastruktur. Vändmöjligheter behöver dessutom justeras allteftersom gatan och stadsdelen byggs ut. Av de anledningarna behöver, och bör, vändplatser inte omfattas av den aktuella detaljplanen.*
10. *Arbetsgruppen med representanter från stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret har bedömt att gatans mått ger erforderliga möjligheter för Malmöexpressens framkomlighet, men även annan trafik. Körspårsanalyser har gjorts längs med gatan och för befintliga korsningar. Gatan har dimensionerats längsgående för fordonståg om 25,25 meter. Även relevanta korsningar har dimensionerats efter ovanstående mått.*
11. *Skeppsbron har utgått ur planområdet. Avsikten är att hantera delområdet i en separat detaljplan, och synpunkten kommer att övervägas i den detaljplanen.*
12. *Planbeskrivningen har kompletterats med en beskrivning av markföröreningar.*
13. *Lägen för upplag kommer att utredas internt inom fastighets- och gatukontoret och i en kommande bygglogistikutredning.*
14. *Trafikavstängningar, byggtrafik och etappindelning är frågor som kommer att utredas internt inom fastighets- och gatukontoret tillsammans med en bygglogistikonsult. Avstängningar berörs dessutom delvis i trafikplanen. Etappindelning kommer delvis att beröras i förprojekteringen men även i andra kommande utredningar.*
15. *Tidsplanen har justerats i förhållande till framdriften i förprojekteringsarbetet. Efter en bedömning i arbetsgruppen har även planområdet justerats så att detaljplanen dels inte innehåller de delar där förprojekteringen behöver vara klar för avvägningar ska kunna göras, och dels erbjuder tillräckligt med utrymme för att garanterat kunna inrymma gatans funktioner. Skulle utrymmet visa sig vara för brett kan kommande detaljplaner upphäva delar av aktuell detaljplan.*

Miljönämnden, diarienummer SBN-2021-1286-60:

Miljönämnden tar inte ställning till förslaget till detaljplan, utan anser att det behöver kompletteras i följande delar:

- Slutsatser från genomförd markundersökning behöver ingå i planbeskrivningen.
- En bullerutredning behöver genomföras och kompletteras med undersökning av möjligheten att dämpa buller vid källan.
- En dagvattenutredning behöver genomföras och lösningar som tar hänsyn till Hållbarhetsstrategi för Nyhamnen beskrivas.
- För att kunna bedöma risken för översvämning bör en höjdsättningsutredning göras.

Miljönämnden vill framföra synpunkter inom följande områden.

Hållbarhetsstrategi för Nyhamnen

I Hållbarhetsstrategi för Nyhamnen (2023) har bland annat stadens tekniska förvaltningar enats om målområden som ska styra strategiska avvägningar och ställningstaganden i riktning mot en hållbar stadsdel. Det bör framgå av planbeskrivningen att hållbarhetsstrategin utgör ett kommunalt planeringsunderlag. **(1)**

Markföreningar

Markundersökning har genomförts, men slutsatserna från denna har inte tagits med i planbeskrivningen. Planbeskrivningen behöver därför kompletteras till granskningsskedet. Miljönämnden anser att det saknas underlag för att en bedömning av markens lämplighet för planerat ändamål ska kunna göras, eftersom planbeskrivningen inte motiverar varför markföreningar har utelämnats. **(2)**

Omgivningsbuller

Sedan samrådshandlingarna färdigställdes har en ny bullerkartläggning för Malmö publicerats. Det bör därför vara bullerklartläggning 2022 som planbeskrivningen hänvisar till på sidan 30. **(3)**

Miljönämnden anser att en utredning av omgivningsbuller behöver göras, både med tanke på befintliga bostäder (exempelvis i Kolgahuset) och för kommande bebyggelse och verksamheter. Vilka möjligheter det finns att skydda känsliga verksamheter och bebyggelse genom att utföra bullerdämpande åtgärder redan vid källan, det vill säga Hans Michelsensgatan, bör också undersökas. Åtgärder vid källan är till exempel låga absorberande bullerskydd längs vägen som kan gynna hela området och ökar flexibiliteten vid placering av skolor och andra känsliga verksamheter. Det kan också skapa förutsättningar att lösa bullerproblem redan under utbyggnadstiden, så att vissa tillfälliga bullerdämpande lösningar vid skolor kan undvikas. **(4)**

Dagvatten

Miljönämnden instämmer i planbeskrivningens bedömning att dagvatten behöver renas. Miljönämnden anser vidare, med hänvisning till Hållbarhetsstrategi för Nyhamnen och Dagvattenstrategi för Malmö, att detaljplanen bör prioritera lösningar för öppen dagvattenhantering i gatumiljön. Kommande dagvattenutredning bör undersöka hur hanteringen av dagvatten kan bidra till de höga hållbarhetsambitioner som Nyhamnen som område eftersträvar, exempelvis för användning av regn- och dagvatten. **(5)**

Klimatanpassning

Miljönämnden kan inte yttra sig över eventuella översvämningsrisker till följd av högvatten och/eller stigande havsnivåer eftersom ingen höjdsättningsutredning gjorts. Miljönämnden anser att det är viktigt att överväga hur vägens funktion som höjdrygg i öst-västlig riktning genom Nyhamnen påverkar möjligheterna för ytavrinning söder om vägen. Det är positivt att planen möjliggör för kustskyddsåtgärder för att skydda kommunala räddningsvägar. **(6)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Planbeskrivningen har kompletterats med hänvisningar till hållbarhetsstrategin för Nyhamnen.
2. Planbeskrivningen har kompletterats med redovisning av och resonemang kring markföreningar.
3. Planbeskrivningen har uppdaterats med ett nytt utdrag ur den senaste bullerkarteringen.
4. Låga bullerabsorberande murar måste ligga mycket nära bullerkällan för att få effekt. På en så bred gata med flera körfält behövs betydligt högre murar, vilket inte bedöms som lämpligt i en så pass urban miljö som detta kommer att bli. Vad gäller befintliga bostäder inom fastigheten Kolga 6 så

utsätts fasaden mot norr redan idag för buller inom spannet 60 till 65 decibel. Den nya huvudgatan går här i ett befintligt läge, och trafikmängderna kommer i princip att vara desamma före som efter genomförandet av detaljplanen. För att en märkbar höjning av bullernivåerna ska ske behövs en ökning på cirka tre decibel. För en ökning på tre decibel behöver trafikmängderna dubblas. Stadsbyggnadskontoret bedömer därför att det inte kommer att ske någon påverkan på befintliga bostäder.

5. Malmö stad har krav på rening av vägdagvatten om trafikmängderna överskrider 15 000 fordon per årsmedeldygn. En föroreningsbelastningsutredning ska göras, varpå VA Syd kommer att undersöka reningens effekt. Närheten till havet och utspädningseffekten gör att rening eventuellt kommer att få en mycket begränsad effekt, och att kostnaderna för reningen skulle kunna göra bättre nytta på en annan plats. Bedömningen kommer att göras för hela Nyhamnen, inte bara för den aktuella detaljplanen. Fördrojning kommer dock att behöva ske. Antagligen kommer detta att ske genom rinnsträckor mot havet och uppsamling av dagvatten. Detta vatten skulle kunna användas till bevattning av stadens egna planteringar, vilket har en viss renande effekt. Detta är med i den framtagna höjdsättningsutredningen (Norconsult, 2024) och kommer att utredas vidare i den kommande förprojekteringen.
6. Sedan detaljplanen var på samråd har en övergripande höjdsättnings- och skyfallsutredning tagits fram i syfte att klargöra hur skyfall ska hanteras (Norconsult, 2024). Sedan dess har dock gatans läge justerats, men utredningens principer är fortfarande giltiga. Höjdsättningen kommer att vidarebearbetas i förprojekteringen. Som miljönämnden skriver är gatans funktion som höjdrygg och hur ytavrinning söder om vägen ska ske viktiga överväganden.

Fritidsnämnden, diarienummer SBN-2021-1286-37:

Fritidsnämnden vill uppmana att beakta tillgängligheten mellan kollektivtrafik samt gång/cykel och de fritidsanläggningar som planeras för stadsdelen Nyhamnen. I övrigt har fritidsnämnden inget att erinra om planförslaget.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Fritidsnämndens yttrande noteras.

Kulturnämnden – Malmö Muséer, diarienummer SBN-2021-1286-40:

Kulturnämnden anser att den föreslagna sträckningen av Hans Michelsensgatan är positiv ur flera aspekter. Den föreslagna dragningen innebär att flertalet av Nyhamnens viktiga kulturmiljöer kan bevaras och utvecklas samt att befintliga resurser i form av exempelvis byggnader kan användas för att utveckla Nyhamnen över tid. Vidare anser kulturnämnden att det är positivt med föreslagen utveckling av Skeppsbrokajen. Kulturnämnden anser dock att det fortsatta detaljplanearbetet behöver ta ett större grepp om såväl gestaltning som innehållet för Skeppsbrokajen. (1)

Attraktiva, trygga och socialt hållbara boendemiljöer skapas genom att blanda bostäder och arbetsplatser, kommersiella verksamheter, kultur och offentlig service. För att uppnå detta i en allt tätare stad behöver kulturen ges plats i stadsplaneringen, i så tidiga skeden som möjligt. Offentlig konst, platsens historiska dimensioner, möjligheter till såväl utövande som mottagande av kultur m.m. behöver diskuteras och ges utrymme samt göra skillnad i det som staden planerar. (2)

Skeppsbrokajen

Den delen av Skeppsbrokajen som ingår i detaljplanen omfattas av riksintresse för kulturmiljövården. Skeppsbrokajen är en del av den första hamnanläggningen som anlades i Malmö i slutet av 1700-talet och kajkanten har i princip samma läge idag som när den anlades. Skeppsbrokajen kan därmed sägas ha ett högt kulturhistoriskt värde som tidsmarkör för en viktig utvecklingsfas i stadens historia. För att säkerställa att de kulturhistoriska värdena tas omhand behöver det fortsatta planarbetet redogöra för hur Skeppsbrokajen ska gestaltas. Som detaljplanen är utformad ges ingen vägledning till efterkommande beslut om hur gestaltningen av de föreslagna byggnaderna ska utföras. De föreslagna byggnaderna, i form av paviljonger, kan dock relatera till platsens historia. På Skeppsbrokajen har genom åren flertalet olika byggnader med koppling till hamnen och sjöfarten funnits. Mot bakgrund av platsens historia och att platsen omfattas av riksintresse för kulturmiljövården anser kulturnämnden att detaljplanen bör redogöra för hur föreslagna byggnader ska utformas. **(3)**

Offentlig konst

Kulturnämnden anser att det fortsatta planarbetet bör ta ett grepp kring hur konst och kultur kan skapa kvaliteter i den nya stadsdelen. Till exempel kan kopplingar till platsens historia undersökas genom konstnärliga processer och hjälpa till att tolka och förstå platsens utveckling över tid. Detaljplanen behöver även redogöra för hur ”1%-regeln” om offentlig konst kan inarbetas i planförslaget för att skapa förutsättningar för ny offentlig konst på framför allt Skeppsbrokajen. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Efter samrådet har planområdet minskat, och bland annat omfattas inte längre Skeppsbron. Avsikten är att Skeppsbron ska hanteras i en egen detaljplan. Synpunkten tas med in i det kommande planarbetet.*
2. *Sedan ett tag tillbaka pågår ett samtal mellan kulturförvaltningen, fastighets- och gatukontoret och stadsbyggnadskontoret om hur kulturförvaltningens processer kommer in i Nyhamnen. Tanken är att kunna bredda det pågående samtalet under hösten 2025. Kulturförvaltningen har tidigare annonserat att de ska sätta igång ett kulturprogram och ett konstprogram för Nyhamnen. Stadsbyggnadskontoret anser programmet exempelvis bör omfatta frågor kring hur konsten bör komma in och hur enprocentsregeln kan tillämpas för bästa möjliga effekt. Frågan kommer också att lyftas i kvalitetsprogrammet som är under uppstart.*
3. *Se punkt 1.*
4. *Se punkt 2.*

Förskolenämnden, diarienummer SBN-2021-1286-42:

Föreslagen detaljplan möjliggör en grön stadshuvudgata och ska fungera som bland annat genomfarts- och kollektivtrafikstråk. Utformningen av gatan är en avvägning mellan flera behov och intressen. I och med att gatan är en nyckelfaktor som bestämmer mycket av strukturen i området ger gatan förutsättningar för i vilken grad barnets bästa kan vägas in i kommande skeden. Nämnden anser dock att de beskrivna konsekvenserna under rubriken barnperspektiv behöver tydliggöras för barnen i förskoleålder och vad gäller förutsättningarna för att etablera förskolor med tillräckliga ytor inom området. **(1)**

Nämnden ser det som viktigt att betona att planeringen och gestaltningen av gatan beaktar kraven på friyta, bullernivåer osv inför planeringen av nya förskolor inom området. Detta för att underlätta planeringen och utredningen av dessa förskolors lokalisering i det fortsatta arbetet.

Detta så att förskoleverksamheter inte omöjliggörs eller försvåras för att kraven blir svåra/omöjliga att uppfylla. **(2)**

Nyhamnen beräknas rymma totalt upp till 9 000 bostäder och 21 000 nya och gamla arbetsplatser. En fördjupad översiktsplan för Nyhamnen antogs av Malmö kommunfullmäktige i december år 2019. Utbyggnaden av Nyhamnen kommer att ske etappvis under flera decennier. Den sista etappen beräknas pågå under åren 2040–2050.

Totalt inom Nyhamnen planeras 7–8 förskolor med ca 1000 platser. I området innefattas i förskolenämnden senaste lokalbehovsplan 2 förskoleprojekt med sammanlagt 240 platser, under aktuell plans planeringsperiod fram till 2034. Detta mot bakgrund av nuvarande bedömningar om takten på att nya bostäder etableras. Det är projekten Nyhamnen 1, 160 platser (planerat färdigställande 2030) och Nyhamnen 2 80 platser (planerat färdigställande 2031). Tidplanerna behöver ses som preliminära eftersom de sammanhänger med det samlade arbetet för utvecklingen av Nyhamnen. Nämnden vill avslutningsvis framhålla vikten av att gatans dragning kan stödja förutsättningarna för dessa förskolor. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Barnperspektivet kommer att beaktas i förprojekteringen och gestaltningen av gatan. Sedan samrådet har gatans läge förändrats ytterligare utifrån vidarebearbetningen av strukturskissarbetet. Planhandlingarna har kompletterats med strukturskissen. I strukturskissen syns lägena för planerade förskolor. Stadsbyggnadskontoret bedömer att gatans nya läge ger bättre förutsättningar för förskolor norr om gatan.*
2. *Se punkt 1.*
3. *Antalet bostäder och arbetsplatser, som yttrandet hänvisar till, utgör de övre siffrorna i ett spann på 7 000 till 9 000 bostäder och 15 000 till 21 000 arbetsplatser. Den aktuella detaljplanen, och genomförandet av denna, är en nyckelfaktor för kommande bostäder. Både i form av transportinfrastruktur och en plats för teknisk infrastruktur. På så sätt stödjer, och möjliggör, gatans dragning de kommande förskolorna. Stadsbyggnadskontoret är medvetet om att tidsplanerna är preliminära, och kommer att behöva justeras flera gånger om.*

Grundskolenämnden, diarienummer SBN-2021-1286-56:

Föreliggande planförslag föreslår en ny dragning av Hans Michelsensgatan. Gatans dragning är en viktig faktor för utvecklingen av Nyhamnen och dess övergripande struktur, och innebär både begränsningar och förutsättningar för den kommande utvecklingen av området.

I Nyhamnen planeras för två till tre nya grundskolor. De nya skolorna är väsentliga för att möta upp det ökade behov av grundskoleplatser som den omfattande bostadsbyggnationen i Nyhamnen kommer innebära, men även för att avlasta det platsbehov som finns i närliggande områden så som Västra Hamnen och Gamla Staden. Den föreslagna dragningen av Hans Michelsensgatan innebär att de nya skolorna inte kommer kunna planeras söder om gatan, och begränsar alltså möjligheter för skolornas framtida placering.

Grundskolenämnden ser flera fördelar som en placering av skola söder om Hans Michelsensgatan skulle innebära, så som en tydligare koppling mot kringliggande områden samt möjlighet att ta sig till skolan utan att korsa den stora gatan för elever boende i de södra delarna av Nyhamnen samt elever boende i kringliggande områden. Nämnden ställer sig trots detta positiv till föreliggande planförslag, men understryker vikten av att goda förutsättningar för de planerade skolorna i området säkerställs. **(1)** Om faktorer som tydligt kan begränsa

förutsättningarna att skapa ändamålsenliga inomhus- och utomhusmiljöer för de framtida skolverksamheterna i och med en placering norr om Hans Michelsensgatan upptäcks under det fortsatta arbetet med områdets struktur behöver gatans dragning revideras. Skolan är avgörande för stadens och Nyhamnens utveckling, och goda förutsättningar för skola och annan samhällsservice måste vara högprioriterat i planeringen.

Riskfaktorer kopplat till en placering norr om Hans Michelsensgatan innefattar bullersituationen kopplat till hamn- och industriverksamhet i områdets norra delar, och en placering norr om gatan bedöms även påverka förutsättningar att säkerställa trygga färdvägar till och från skolorna. Dessa risker behöver utvärderas noggrant innan gatans dragning fastställs. (2)

Nämnden ser positivt på detaljplaneförslagets inriktning om breda trottoarer och gångbanor samt säkra korsningspunkter för att säkerställa trygga och säkra trafikmiljöer. Detta är av särskild vikt för att tillgängliggöra området för barn, både på väg till och från de framtida skolorna samt för övriga färdvägar inom och genom området. Det är väsentligt med en fördjupad utredning av förutsättningarna för trygga och säkra trafikmiljöer, särskilt med barn i beaktan. Liksom tidigare nämnt behöver gatans föreslagna dragning revideras om den bedöms begränsa dessa förutsättningar.

Sammanfattningsvis ställer sig grundskolenämnden överlag positiv till planens inriktning, men ser ett behov av att ytterligare utreda förutsättningar för de planerade skolorna samt barns plats i staden. Skolan är avgörande för stadens och Nyhamnens hållbara utveckling, och fysiska miljöer som tillgodoser barns behov fungerar väl för alla människor i alla livets skeden.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Sedan samrådet har gatans läge förändrats ytterligare utifrån vidarebearbetningen av strukturskissen. Planhandlingarna har kompletterats med strukturskissen. I strukturskissen syns lägena för planerade grundskolor. Stadsbyggnadskontoret kan konstatera att skolans läge innebär en längre väg för de barn som bor i anslutande området, men stadsbyggnadskontoret bedömer ändå att gatans nya läge ger bättre förutsättningar totalt sett för en god skolmiljö norr om gatan.
2. Bullersituationen har inte studerats vidare, men stadsbyggnadskontoret bedömer dels att bullret går att hantera, dels att det sydligare läget för gatan ger bättre förutsättningar för att innehålla bullerriktvärdena. Säkra färdvägar till och från skolan behöver studeras i vilket läge gatan än ligger. Även i den fördjupade översiktsplanen förutsattes det att man var tvungen att korsa gatan för att komma till skolan. Säkra färdvägar kommer att studeras i den kommande förprojekteringen av gatan.

VA Syd – Avfallsavdelningen, diarienummer SBN-2021-1286-49:

Gatans gestaltning regleras inte i detaljplanen. Ett gestaltungsarbete ska enligt planhandlingarna påbörjas i och med den förprojektering som ska sättas igång efter samrådet, och slutligen är det en fråga för fastighets- och gatukontoret hur gatan byggs. Det är viktigt att möjligheten att angöra med avfallsfordon ingår som en parameter vid kommande förprojektering. VA SYD Avfall önskar vara delaktiga i det fortsatta arbetet med gestaltningen av Hans Michelsensgatan. (1)

Planförslaget omfattar Skeppsbrons norra del, som i förslaget planläggs som gata på fotgängares villkor. På denna sträcka finns befintlig bebyggelse med avfallshämtning. Vid gestaltning av Skeppsbron måste möjligheten att angöra med avfallsfordon på ett tryggt sätt ingå som en förutsättning. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Förprojekteringen har försenats och kommer att genomföras separat från den aktuella detaljplaneprocessen. Önskemålet om deltagande i förprojekteringen har förmedlats till fastighets- och gatukontoret. VA Syd – Avfallsavdelningen kommer att involveras i arbetet med förprojekteringen.*
2. *Efter samrådet har planområdet minskat, och bland annat omfattas inte längre Skeppsbron. Åsikten är att Skeppsbron ska hanteras i en egen detaljplan. Synpunkten tas med in i det kommande planarbetet.*

VA Syd – Projekt och Teknik, diarienummer SBN-2021-1286-59:

Planförslaget syftar till att möjliggöra en ny sträckning för Hans Michelsensgatan från Universitetsbron i väster till Västkustvägen i öster. Gatan ska fungera som huvudgata för Nyhamnen och innehålla funktioner för gående, cyklister, kollektivtrafik och biltrafik inklusive genomfartstrafik.

Vidare är syftet att möjliggöra en utveckling av ett grönt och rekreativt kajstråk längs med Skeppsbrokajen. Detaljplanen syftar också till att möjliggöra nödvändiga nätstationer och kustskydd.

Skeppsbrokajen beskrivs att kunna utvecklas till ett grönt rekreativt kajstråk samtidigt som ett bredare gaturum utformat för trafik planeras. En kollision mellan motstående intressen som det behöver arbetas vidare med. I Skeppsbrokajen finns även infrastruktur för försörjning av vatten och avlopp som måste vara kvar, samt även stora dagvattenutlopp. Dessa behöver VA SYD ha åtkomst till för drift och underhåll. (1) Det planeras för fasta översvämningsskydd längs med kajen vilket innebär att det måste skapas möjligheter för att kunna avleda skyfallsvatten som rinner på ytan. (2)

Detaljplanens innehåll, Hans Michelsensgatan, sid 8

Här beskrivs den planerade gatusträckningen för Hans Michelsensgatan. I höjd med Frihamnsallén kolliderar den planerade gatan med ett område där det pågår en ändring av detaljplan. Denna ÄDp ska innehålla tillägg för möjlighet att bygga om en befintlig pumpstationsanläggning. Ytterligare en kollision finns i samma område med VA SYDs Projekt Maxima. (3)

Övergripande avvägningar i detaljplanen, sid 13

I detaljplanearbetet pågår även fortsatt arbete med strukturskissen. Detta arbete behöver även ta hänsyn till och samköras med utvecklingen av den framtagna VA-strukturen. Framtida skol- och övrig bebyggelses placering måste planeras tillsammans med infrastruktur och denna måste finnas på plats före bebyggelsen kan tas i bruk. (4)

Gestaltningens principer, Hans Michelsensgatan sid 13

Enligt beskrivningen ska gatan bland annat bidra till en tillgänglighet till staden, ett lugnt tempo, träd och planteringar. Illustrationen på sid 1 visar att det längs med gatan även kommer att finnas en del korsningspunkter till bebyggelsen samt till Jörgen Kocksgatan. Men inom gaturummet måste också infrastruktur under mark få ta plats för att kunna försörja stadsdelen med bl.a. värme, el, vatten, avlopp och fiber för att nämna något. I den här täta stadsdelen med mycket stora och hårdgjorda ytor samt stora byggnader som bidrar till att skapa värmeöar, blir säkert även behovet av kyla stort. Att skapa plats och utrymme för den underjordiska infrastrukturen måste finnas med i planeringen i ett tidigt skede. Infrastrukturen under mark behöver byggas i samband med att gatan byggs. Men eftersom bebyggelsen inte ingår i denna plan och det är oklart

hur hög eller vilken utformning det blir, kommer det bli svårt att dimensionera ledningsnät samt att avsätta serviser till bebyggelsen. (5)

I gaturummet behöver även zoner för att kunna rena trafikdagvatten finnas. (6)

Detaljplanens bestämmelser med motiv, allmän platsmark, sid 17

Inom området måste det på grund av +höjd på gata finnas skydd mot tillfällig havsnivåhöjning. Det kan finnas tillfällen då detta inträffar och samtidigt regnar kraftigt eller under längre tid. Det kan innebära att Nyhamnen blir ett instängt område eftersom det inte går att avleda vatten från området. En strategi för hur detta kan lösas bör tas fram. (7)

Biltrafik, Konsekvenser, sid 33

Hans Michelsensgatan kommer fortsatt vara en högt trafikerad gata, redan i dagsläget (enligt trafikdata från 2015) uppemot 15 000 fordon per dygn. Förmodligen kommer denna siffra överstigas med råge fram till 2040 då Nyhamnen kanske är utbyggd till tre fjärdedelar. Trafikbelastningen innebär att gatuvattnet behöver renas enligt den antagna dagvattenstrategin. (8)

Det nämns också att Hans Michelsensgatan ska byggas ut i etapper, detta måste synkas mot utbyggnaden av Va-anläggningen. Eftersom Spillvattenanläggningen är beroende av att kopplas till pumpstationen i öster, finns det ingen fungerande avloppsanläggningen förrän denna ihop koppling är utförd. (9)

Miljö, Dagvatten, sid 36

Inom planområdet finns inget utbyggt dagvattensystem som kan hantera dagvatten från någon exploatering. (10)

Teknik, Teknisk infrastruktur, sid 41

De befintliga ledningar som finns i vissa delar av planområdet och anslutande ytor är inte dimensionerade för den kommande utbyggnaden. VA-ledningarna är till stor del att arva ifrån CMP:s verksamhet i hamnen. (11)

Pumpstationen som ligger i Frihamnsallén kommer att byggas om under vårvintern -25 för att kunna ta emot avloppsvatten från ledningar i Hans Michelsensgatan. (12)

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser, sid 44

I listan över planer som berörs saknas den pågående ÄDP 5844. (13)

Genomförande, Fastighetsrättsliga frågor, sid 52

Bilden på sidan 52 visar ett förslag på ett område i den östra delen av planområdet, där en ändrad fastighetsindelning planeras. Inom detta område finns ett pågående arbete med en ändring i detaljplan, (ÄDp 5844). Ändringen i gällande plan medger att en pumpstationsbyggnad kan uppföras inom planområdet. Den föreslagna ändringen i fastighetsbildningen kolliderar dessutom även med det pågående VA SYD projektet MAXIMA, som syftar till en hållbar utbyggnad av dagens avloppsreningsverk för att kunna möta framtidens behov. (14)

Tekniska frågor, sid 54

Detaljplanen innehåller endast ett gaturum som beskrivs med bredd och plushöjd samt parametrar för genomfarts- och kollektivtrafik, gatans funktion för socialt sammanhang och grönska/krontäckningsgrad.

Nyhamnsområdet med historik innehållande hamnverksamhet med stora hårdgjorda ytor, en del industri och verksamheter av olika slag och till vissa delar även bostadsbebyggelse har inte någon VA-ledningsstruktur som det går att bygga vidare på. VA SYD tog därför sedan några år tillbaka fram en VA-strategi innehållande huvudstråk för att kunna försörja Nyhamnsområdet med vatten och avlopp. VA- strategin togs fram utifrån befintliga markhöjder och med uppgifter från den fördjupade översiktsplanen. Strategin har sedan fått arbetats om efter ändringar i struktur för området som gjorts under hand.

För att kunna planera för en hållbar utbyggnad av ny infrastruktur finns behov av att ha information bl.a. om markhöjder, antal bostäder och boende, samt för hur gatustrukturen planeras. Malmö är en stad som inte har stora höjdskillnader, det är en utmaning att lägga ledningar som ska förläggas med självfall. Inom Nyhamnen kommer det att behövas ett flertal pumpstationer och dessa kommer att behöva både utrymme och plats.

Detta sammantaget innebär att det inte är möjligt att planera för utbyggnad av infrastruktur för VA utan underlag för hur bebyggelsen kommer att utformas inom området. (15)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Efter samrådet har planområdet minskat, och bland annat omfattas inte längre Skeppsbron. Avsikten är att Skeppsbron ska hanteras i en egen detaljplan. Synpunkten tas med in i det kommande planarbetet.*
2. *Se punkt 1.*
3. *Området kring korsningen mellan den nya huvudgatan och Frihamnsallén rymmer många till synes motstående intressen. De som omnämns här, detaljplaneändringen för att möjliggöra en pumpstation och detaljplaneändringen för projekt MAXIMA:s avloppstunnel, har samordnats med den aktuella detaljplanen. Planbeskrivningen har kompletterats med information om projekten och den samordning som har skett.*
4. *Arbetet med strukturskissen har skett parallellt med detaljplaneprocessen. Planbeskrivningen har kompletterats med information om strukturskissarbetet. Strukturskissarbetet, och den kommande förprojekteringen, har utgjort underlag till den uppdaterade VA-strategin.*
5. *Sedan samrådet har gatans läge förändrats ytterligare utifrån vidarebearbetningen av strukturskissarbetet. Oavsett läge behöver dock den underjordiska infrastrukturen beredas plats. Avstämningar har skett med VA Syd, både inom detaljplanearbetet och löpande med projektorganisationen. Gaturummet i den aktuella detaljplanen är cirka 40 meter. Ledningspaketet ligger företrädesvis längs den södra sidan av gatusektionen, och bedöms rymmas, utan att begränsa trädplantering av den norra sidan. Det stämmer att kommande bebyggelse kommer att planläggas i kommande detaljplaner, och att den exakta höjden inte är bestämd ännu. Fingervisningar finns dock i strukturskissen, och kopplingar till ledningsnätet norrifrån kommer att behandlas i förprojekteringen.*
6. *Trafikdagvatten ska, om det är befogat, renas i den så kallade flexzonen. Reningen kommer enligt tidiga uppskattningar att uppta cirka 245 löpmeter av flexzonen. Totalt längs hela gatan, mellan Universitetsbron och Västkusträgen, uppgår flexzonen till cirka 2 000 meter. Planbeskrivningen har kompletterats med information om detta.*
7. *Höjdsättning för att undvika instängda områden har delvis behandlats i höjdsättnings- och skyfallsutredningen (Norconsult, 2024) och kommer att fördjupas i den kommande förprojekteringen.*
8. *Se punkt 6.*
9. *Samordning av olika utbyggnadsprojekt kommer att ske.*

10. *Synpunkten noteras. Ingen exploatering kommer att ske innan gatan och övrig infrastruktur är utbyggd.*
11. *Synpunkten noteras.*
12. *Synpunkten noteras.*
13. *Planbeskrivningen har kompletterats med relevant information.*
14. *Se punkt 3.*
15. *Se punkt 4.*

VA Syd – Projekt och Teknik, diarienummer SBN-2021-1286-61:

VA SYD program Maxima har tagit del av samrådshandlingarna och lämnar följande yttrande.

Om MAXIMA

MAXIMA är VA SYDs satsning på ett nytt regionalt avloppsreningsystem. MAXIMA omfattar ett nytt Sjölunda avloppsreningsverk med nya utloppsledningar i Öresund, en ny stor pumpstation vid Sjölunda, en avloppstunnel under Malmö samt överföringsledningar och nödvändiga pumpstationer för att ansluta kommunerna Burlöv, Lomma och Svedala till Sjölunda avloppsreningsverk.

Avloppstunneln under Malmö består av en huvudtunnel (5 m i diameter) och två mikrotunnlar (2 m i diameter). Huvudtunneln är cirka 5,5 kilometer lång och anläggs cirka 25-30 meter under markytan från pumpstation Turbinen till Sjölunda pumpstation. Mikrotunnlarna är sammanlagt cirka 2,5 kilometer långa och anläggs från Värnhemstorget till huvudtunneln respektive från Spillepengen till Sjölunda pumpstation. Avloppstunneln utförs med 11 schakt längs sträckan, se Figur 1 nedan.

VA SYD har ansökt om miljötillstånd, enligt miljöbalken, för att bygga och driva avloppsreningsystemet. Ansökan lämnades in till mark- och miljödomstolen i maj 2023.

På stadsbyggnadskontoret, Malmö stad, pågår detaljplaneläggning för att möjliggöra delar av MAXIMA:

DP 5790 – Detaljplan för del av fastigheten Sjölunda 9 m.fl. i Spillepengen i Malmö

Detaljplanen omfattar område för pumpstation S01 och del av Sjölunda avloppsreningsverk. Detaljplanen syftar till att möjliggöra om- och utbyggnad av Sjölunda avloppsreningsverk genom ny pumpstation (S01) och utökad byggrätt för avloppsreningsverket.

ÄDP 5856 – Turbinen 4 m.fl. i Inre Hamnen i Malmö (Malmö avloppstunnel)

Detaljplanen omfattar sträckan för avloppstunneln genom Malmö och syftar till att möjliggöra Malmö avloppstunnel. Gällande detaljplaner längs sträckan kommer att ändras i och med denna ”ändrings-detaljplan”, med ett markreservat för avloppstunnel mellan två nivåer under marken. Eventuellt behöver planläggning även ske för permanenta anläggningar vid schakten.



Figur 1 Översikt över ansökt verksamhet

Synpunkter

MAXIMAs schakt 13 (S13) ligger inom planområdet för DP 5800. Schaktet ligger där detaljplanen möjliggör för huvudgata. Detaljplanen och schaktet hamnar därmed i konflikt med varandra. **(1)**

I Figur 2 nedan har MAXIMAs permanenta och tillfälliga markanspråk lagts in på er plankarta. Den planerade tunneln redovisas som en blå linje, schaktet som en blå cirkel och arbetsområdet med en grön linje.

Tunneln, som kommer att ligga 25-30 meter under markytan, är inte i konflikt med detaljplanen. Däremot så behöver Dp 5800 möjliggöra ett markreservat för tunneln; enligt samma manér som används när tunneln planläggs i Dp 5856. **(2)**

Tunnellinje och schaktläge ingår i tillståndsansökan och kommer att läggas fast i tillståndet. Åtkomst ska även finnas till schaktet i driftskedet. Det innebär att det vid schaktet kommer att anläggas permanenta luckor/täta brunnsluck för åtkomst, antagligen 2 stycken. Det kommer även att behövas någon form av anläggning för ventilation; en mindre byggnad alternativt en svanhals, se Figur 3 och Figur 4. Dessa överbyggnader vid schaktet är i konflikt med detaljplanen. Utöver detta finns även behov för åtkomst för VA SYDs driftpersonal, det vill säga en uppställningsplats för större fordon i närheten av schaktet. **(1)**

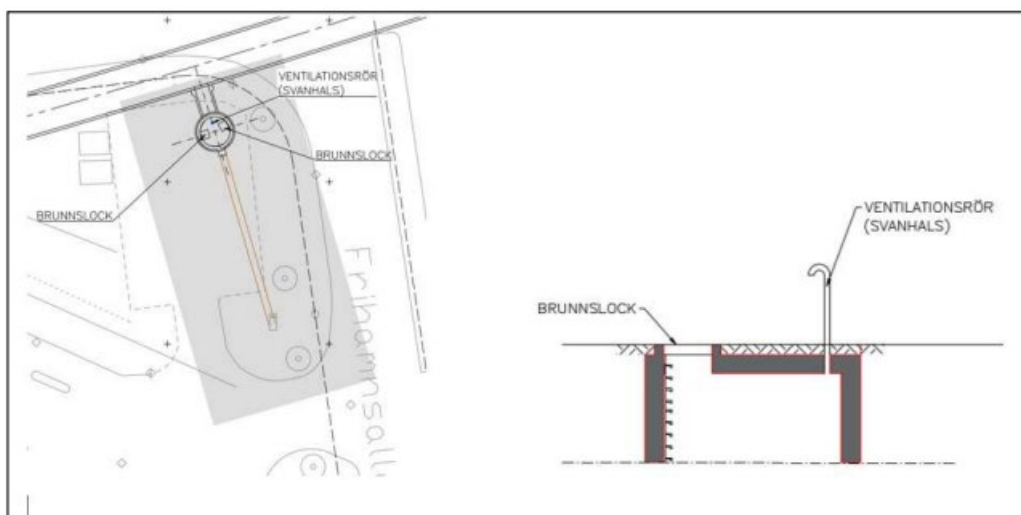
Arbetsområdet, den gröna linjen i Figur 2, kommer att nyttjas under genomförandet. Storleken på arbetsområdet är inte konstant utan justeras efter vilken typ av arbete som behöver utföras. Den gröna linjen visar maximal storlek.

Program MAXIMA önskar medverka i det fortsatta planarbetet för samordning av våra olika intressen. Samordningen behöver även omfatta ÄDP 5844, eftersom ändringen av detaljplanen omfattar delar av området, se Figur 5 nedan. **(3)**

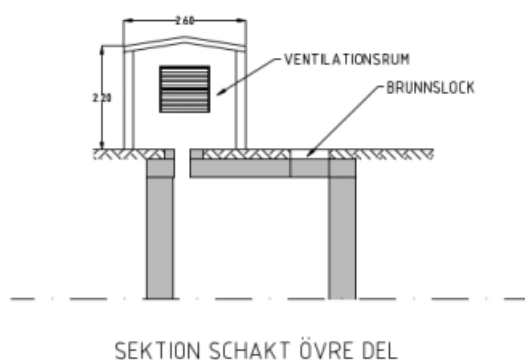
MAXIMA vill även uppmärksamma Malmö stad på att det i anslutning till schakt S13 har registrerats den fridlysta arten fältnarv. Arten är fridlyst enligt 8 §, artskyddsförordningen och rödlistad som sårbar (VU). Arten är extremt ovanlig och den förekommer endast på ett fåtal platser i Sverige med huvuddelen i Skåne. Skyddsåtgärder och försiktighetsmått kommer att vidtas i MAXIMA för skydda arten. Växtplatsen för fältnarven kommer att spärras av så att arten inte påverkas under byggnationen. **(4)**



Figur 2. Schakt 13. Planerad avloppstunnel = Blå linje. Planerat schakt=Blå cirkel. Planerat arbetsområde= Grön linje.



Figur 3. Möjlig överbyggnad S13. Plan och sektion. (Anslutningsledningen till schaktet (orange linje) kan komma att dras i annan sträckning)



Figur 4. Möjlig överbyggnad med ventilationsrum S13. Sektion.



Figur 5. Dp 5800 och ädp 5844 berör samma område som MAXIMAs Schakt 13. Urklipp från Malmö Stadsatlas (malmo.se)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Samordning har skett mellan dp 5800 och ädp 5856. Gatusektionen är anpassad så att ytterkanten på schaktet ska hamna i linje med körbanans södra kantsten. Till största delen kommer schaktet således att ligga inom den så kallade flexzonen. Flexzonen ska också rymma en angränsningsficka för drift- och underhållsfordon strax väster om schaktet. En mindre del av schaktet

kommer att sticka ut i intilliggande gång- och cykelbana. Ett flertal avstämningar mellan stadsbyggnadskontoret, fastighets- och gatukontoret samt projektorganisationen för Maxima har skett för att schaktet ska hamna rätt och utformas på rätt sätt. I detta ingår att det inte är lämpligt med en påbyggnad på schaktet, då detta skulle kunna äventyra trafiksäkerheten med tanke på placeringen så nära korsningen. Projektorganisationen för Maxima har meddelat att schaktet antingen kommer att förses med svanhals eller så kommer en eventuell ventilationsbyggnad att placeras söder om gaturummet. Planbeskrivningen har kompletterats med information om detta.

- 2. Aktuell detaljplan har övertagit bestämmelserna från ädp 5856 och utsträcker även dessa över områden som tidigare inte omfattades av detaljplan. Under detaljplaneprocessen kommer bestämmelserna att finnas parallellt i båda planer. Aktuell detaljplan kommer, när den har fått laga kraft, att ersätta några av de underliggande planerna för ädp 5856, och således även den berörda delen av ädp 5856.*
- 3. Ett flertal samordningsmöten har skett mellan samråd och granskning.*
- 4. Stadsbyggnadskontoret är informerat om fjältnarven. Växten är ettårig och sprids lätt till andra växtplatser. Det är således inte säkert att växten kommer att finnas inom området när planen ska genomföras, eller så kan det hända att den är där ett år, men inte ett annat, i och med att båda projekten har flera års genomförandetid. Det är alltså viktigt att vara vaksam på eventuellt nya växtplatser. Planbeskrivningen har kompletterats med information om fjältnarven.*

Räddningstjänsten Syd, diarienummer SBN-2021-1286-31:

Enligt underlaget ska gatan kantas av trädplanteringar och grönska och en blandad, tät och hög bebyggelse ska rymmas längs med gatan. Det innebär att ny bebyggelse behöver projekteras för utrymning utan räddningstjänstens medverkan då det inte kommer finnas möjlighet att ställa upp höjdfordon. Det får tas med som en förutsättning till kommande detaljplaner för områden längs med gatan. **(1)** Om träd ska uppföras längs med befintliga byggnader behöver det utredas så att utrymningsmöjligheterna inte påverkas. Om byggnaderna idag är utformade så att räddningstjänstens stegutrustning utgör den ena utrymningsvägen behöver alltså åtkomligheten bevaras. Det kan påverka gatans utformning. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Sedan detaljplanen var på samråd har stadsbyggnadskontoret och fastighets- och gatukontoret, i samarbete med Räddningstjänsten Syd, gemensamt tagit fram nya riktlinjer som i korthet gör gällande att utrymning av flerbostadshus och mindre kontorsbyggnader ska ske genom TR2-trapphus, eller motsvarande godkänd lösning, utan hjälp av räddningstjänsten.*
- 2. Synpunkten har förmedlats till fastighets- och gatukontoret som underlag till kommande förprojekteringen och gestaltungsarbete. Räddningstjänsten kommer att involveras i arbetet med förprojekteringen.*

Tillgänglighetsrådgivaren, Malmö stad, diarienummer SBN-2021-1286-39:

Synpunkter avseende tillgänglighet och användbarhet för personer med nedsatt rörelse- eller orienteringsförmåga inom fastigheten Hamnen 22:164 m.fl.

Detaljplanen syftar till att möjliggöra en ny sträckning för Hans Michelsensgatan från Universitetsbron i väster till Västkustvägen i öster. Gatan ska fungera som huvudgata för Nyhamnen och innehålla funktioner för gående, cyklister, kollektivtrafik och biltrafik inklusive genomfartstrafik.

Då det är i detta skede svårt att avgöra hur gatans kringliggande struktur och bebyggelse kommer utformas, så bör detaljplanen ta höjd för kommande bebyggelse med verksamheter och funktioner som kommer att kräva angöringsmöjligheter inom 25 meter från tillgängliga entréer. Detta för att kunna möjliggöra levande bottenvåningar längs huvudgatan. I en huvudgata kan det ofta uppstå svårigheter att i efterhand lösa en säker angöring för persontrafik. Angöring ska kunna ske likvärdigt för alla och eventuella angöringsplatser behöver därmed ta höjd för att även personer med behov av gånghjälpmedel på ett säkert sätt kan ta sig i och ur bilen. Med anledning av detta är det viktigt att i ett tidigt planeringsskede avsätta plats för angöringsfickor samt planera för sänkta kantstenar med jämna mellanrum.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Gatusektionen innehåller en flexzon, där bland annat utrymme för korttidsparkering och angöring kan tillgodoses. I kommande förprojektering och gestaltungsarbete kommer frågan om var korttidsparkering och angöring kan placeras att ingå.

Region Skåne – regionala utvecklingsnämnden, diarienummer SBN-2021-1286-57:

Planförslaget möjliggör en ny sträckning för Hans Michelsensgatan och utgör en del av omvandlingen av Nyhamnen till en tät, grön och funktionsblandad stadsdel. Region Skåne har tidigare yttrat sig över fördjupningen av översiktsplanen för Nyhamnen och ser positivt på den planerade utvecklingen, bland annat då den skapar förutsättningar för en effektiv markanvändning och ökat underlag och tillgång till kollektivtrafiken.

Region Skåne ser det som positivt att detaljplanen lyfter fram kollektivtrafiken som prioriterad då Hans Michelsensgatan ska trafikeras med Malmöexpressen linje 2. Under detaljplanens framtagande har en dialog förts mellan Malmö Stad och Skånetrafiken. I det fortsatta arbetet inför projektering är det viktigt med fortsatt dialog med Skånetrafiken avseende bland annat linjesträckning samt hållplatsernas lokalisering och utformning. Av detaljplanen framgår att gatan ska utformas med en så kallad flexzon, avsedd att kunna inrymma exempelvis trädplantering, kantstensparkering, rening av vägdagvatten, busskörfält samt gång- och cykelbanor. För att Malmöexpressen ska kunna trafikera gatan med god framkomlighet och trafiksäkerhet krävs ett körfält för bussen på 3,5 meter och det är även viktigt att gatan inte får kantstensparkering som angränsar till busskörfält. Region Skåne önskar att skrivningarna i planbeskrivningen om parkering förtydligas så att det framgår att det handlar om angöring/lastzon och inte vanlig parkering. (1) Region Skåne vill gärna också att det ska framgå att det behövs en lösning för att kunna vända bussen i höjd med Frihamnsallén. Det arbetet behöver göras tillsammans med Skånetrafiken. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planbeskrivningen har justerats så att det tydligt framgår att det är angöring, lastzon och parkering för rörelsehindrades fordon i anslutning till centrumverksamheter som avses.*
2. *Planbeskrivningen har justerats så att det framgår att vändmöjligheter för bussar behövs. Gatan ska byggas ut i flera etapper, och vändplatsen kan komma att ändras under tiden. Därför pekas inte en enskild plats ut.*

Övriga remissinstanser

Skanova (Telia Company) AB, diarienummer SBN-2021-1286-28:

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga tele-anläggningar i nuvarande läge för att undvika olägenheter och kostnader som uppkommer i samband med flyttning.

Tvingas Skanova vidta undanflyttningsåtgärder eller skydda telekablar för att möjliggöra exploatering förutsätter Skanova att den part som initierar åtgärden även bekostar den.

Om så önskas kan ledningarna skickas digitalt i dwg-format för att infogas på plankartan. Kontakta <https://www.ledningskollen.se>

Kabelanvisning beställs via <https://www.ledningskollen.se>

För ledningssamordning kontakta Skanova-Remisser-malmo@teliacompany.com

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Skanovas önskemål om att befintliga ledningar i så lång utsträckning som möjligt ska kunna ligga kvar noteras. Enligt planbeskrivningen är det den part som initierar en eventuell ledningsflytt som ska bekosta den.

Tele 2 AB, diarienummer SBN-2021-1286-30:

Tele 2 har en del korsande och längsgående kablar och kanalisation längs med det nya tänkta stråket. Vi avser ligga kvar och förutsätter att alla kostnader kring eventuella flyttar bekostas av den som påkallar flytten.

Vi önskar också lägga ner ny kanalisation för framtida anslutningar.

Undertecknad önskar bli kallad till samordningsmöte kring projektet när det är dags.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Tele 2:s önskemål om att befintliga ledningar i så lång utsträckning som möjligt ska kunna ligga kvar noteras. Enligt planbeskrivningen är det den part som initierar en eventuell ledningsflytt som ska bekosta den. Även önskemålet om ny kanalisation och kallelse till samordningsmöte noteras.

Telia Towers AB, diarienummer SBN-2021-1286-27:

Telia Towers Sweden AB, ”Telia” har i dagsläget på fastigheten Malmö Hamnen 22:45, en anläggning för mobilbasstation med aktivt nyttjanderättsavtal.

Då det är av största vikt för samhället och dess infrastruktur att Telia kan bibehålla ett väl fungerande mobilnät bör hänsyn i planarbetet tas till aktuell mobilbasstation. Att Telia även framöver ska kunna bibehålla och aktivt använda sig av det avtalade området, samt tillfartsväg, är vitalt. Vid en utbyggnad av området med större flöde av människor ökar även behovet av ett utbrett mobilnät, vilket är av intresse för samtliga aktörer.

Utifrån det ovan sagda är det rimligt att Telias mobilbasstation inom Malmö Hamnen 22:45 inte påverkas av områdets planer och att denna tas hänsyn till i kommunens planarbete framöver.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

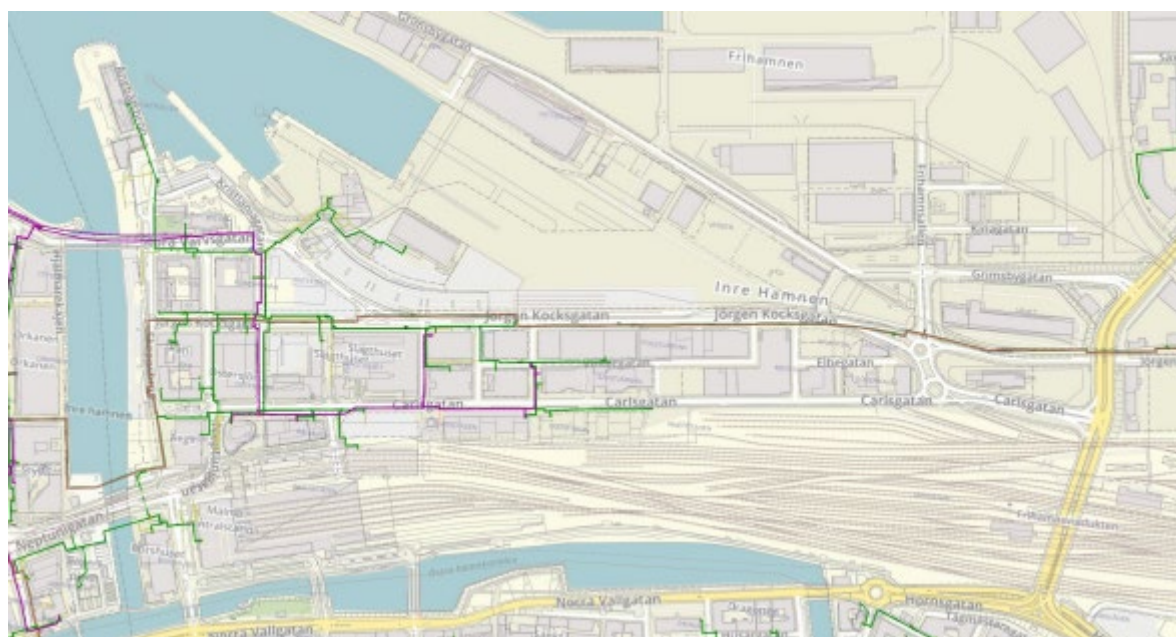
Den aktuella mobilbasstationen kommer att behöva rivas som en konsekvens av detaljplanens genomförande. Nyttjanderättsavtalet kommer att behöva sägas upp. Behovet av ett nytt läge för en eller flera mobilbasstationer har förmedlats till fastighets- och gatukontoret. På sikt kommer flera höga hus att byggas i närområdet, där mobilbasstationer kan placeras i stället för i toppen av master.

I aktuell detaljplan har EIS såväl korsande som längsgående ledningar i Hans Michelsensgatan och Skeppsbron. Vi kommer att vilja planera nya ledningar i den nya sträckningen för Hans Michelsensgatan, se bifogad skiss. **(1)**

Vid ombyggnaderna finns det risk för att ledningen utsätts för belastningar (typ kör- och punktlaster) som de inte är dimensionerade för. **(3)**

Skulle det till följd av genomförandet av detaljplanen bli aktuellt att utföra åtgärder på ledningarna vill EIS bli kontaktad i god tid. EIS förutsätter att exploatören står för samtliga kostnader. Detta ska framgå i planhandlingen. (4)

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



Bifogad skiss.

1. Önskemålet noteras. Eon Energiinfrastruktur AB kommer att kallas till möten angående ledningsdragning inom ramen för förprojekteringen.
2. Informationen har förmedlats till projektorganisationen för projekteringen och genomförandet av gatan. I övrigt kommer all relevant information att inhämtas inom ramen för förprojekteringen.
3. Informationen har förmedlats till projektorganisationen för projekteringen och genomförandet av gatan.
4. Enligt planbeskrivningen är det den part som initierar en eventuell ledningsflytt som ska bekosta den.

E.ON Energidistribution AB, diarienummer SBN-2021-1286-51:

E.ON Energidistribution AB (E.ON) har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende och har följande synpunkter.

Inom plangräns har vi elanläggning såsom kabelskåp och elledningar. Ledningar är av olika slag och spänningsnivåer. Elledningar finns längsgående och korsande i förhållande till planen. Dessa ledningar och eventuellt kabelskåp behöver hanteras olika beroende på placering inom plan, dock kan det finnas sträckor som blir påverkade även utanför plangränsen men som ändå behöver hanteras. Hantering och åtgärder kan vara flytta eller skydda ledningar i mark. Detta får vidare planeras om hanteras i separata möten i god tid innan utförande av gatuentreprenaden. Exploatör står för kostnader. **(1)**

Kablarnas läge måste säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via ledningskollen.se eller via vår hemsida: www.eon.se/privat/kundservice/skydda-ledningar-och-djur/grava-nara-ledning.html

För elledning i mark får byggnad eller annan anläggning så som staket eller plank inte utan ledningsägarens medgivande och lämnade instruktioner uppföras på närmare avstånd än 3 meter från markkabeln. Inte heller får utan ledningsägarens medgivande upplag anordnas eller marknivån ändras ovanför markkabeln, så att reparation och underhåll försvåras. **(2)**

I västra delen av vid Skeppsbrokajen har vi fått förslag på byggrätt för nätstation. Denna har framkommit från uttalat behov i Dp5611 Smörkajen, vilket plan har delats och en del ingår i denna plan. Dock vid kontroll behövs byggrätt för två nätstationer, dels för försörjning till Dp5611 samt kommande detaljplan för öster om Skeppsbrokajen. Öster om ligger ett antal fastigheter där befintliga byggnationer ska kvarstå och inte finns möjlighet att kunna inrymma nätstationer. Av detta skäl behöver byggrätt utökas till att kunna inrymma byggrätt för två nätstationer. **(3)**

Enligt förslag i plan ska ytan delas med Centrum- funktion. Vi önskar att yta delas där vi får specifik byggrätt för två nätstationer av del i föreslagen yta. I denna yta kan byggnation för nätstation sambyggas men förutsätter i ett sådant förfarande att Malmö Stad har Huvudmannaskap för byggnationen. **(4)** I första hand önskar vi att kunna uppföra friliggande nätstationer. Nätstationer har begränsning till andra byggnader och stadigvarande arbetsplatser och eller verksamheter, därav önskar vi nedanstående text ska infogas i sin helhet i planbeskrivning:

"För att kunna försörja den planerade bebyggelsen inom planområdet med el behövs ett antal nätstationer, mark eller lokal i markplan upplåts fritt för detta. Kring en elanläggning finns elektriska och magnetiskt fält. Styrkan beror bl.a. på avståndet till anläggningen, spänningen och belastningsströmmen. Det finns inga riktvärden för var nätstationer ska placeras, men myndighetens försiktighetsprincip tillämpas.

Utformning och placering bör ske på ett sätt som begränsar exponeringen av magnetfält, exempelvis i friliggande byggnad med ett avstånd till annan byggnad som överstiger fem meter. Vid placering av nätstation i byggnad, bör ett avstånd på minst fem meter hållas mellan nätstationen och byggnadsdel med hög vistelsegrad, t.ex. bostad eller kontor. Detta hanteras

vidare i bygglovsprocessen."

Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter och standarder så ska minsta avstånd från nätstation vara 5m till annan brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag. **(5)**

Enligt egenskapsbestämmelse b1 ang. vattentät konstruktion upp till +3,2m, kan E.ON inte uppfylla ett sådant krav då det inte på något sätt går att bygga en nätstationsbyggnad vattentät. Ska kravställning gälla specifikt för nätstationen, så måste denna därför placeras upphöjt på en plåt. Plåt måste vara av en sådan storlek och konstruktion samt uppfylla arbetsmiljö-, byggregler samt Elsäkerhetsverkets föreskrifter omkring en nätstation.

Att placera nätstation på plåt kan eventuellt inte vara konstruktiv och estetiskt möjligt i gaturummet, utan det får vara andra åtgärder i omgivningen som tar hänsyn till kravställande inom kustskyddet. I remiss för kustskydd har vi tidigare svarat det inte går att få vattentät konstruktion upp till sådan plathöjd. **(6)**

Enligt egenskapsbestämmelse h1 med högsta totalhöjd av 4,5 meter. Denna begränsning kan inte bedömas i detta läge då vi vet hur plats-, lokal- eller sambyggnad ska bli utformad för nätstationer. **(7)**

Vidare dialog med möten önskas för att detaljstudera tekniska möjligheter, utformning av yta och eller byggnad för antingen fristående nätstation eller lokaler för inrymda nätstationer. **(8)**

Transformatorstation Frihamnen

E.ONs transformatorstation Frihamnen med tillhörande kablar utgör navet för områdets elförsörjning. I takt med att Nyhamnen byggs ut kommer den nuvarande transformatorstationen inte att kunna försörja hela området, varför den behöver ersättas med en ny betydligt större station samt nya 130 kV-ledningar till stationen.

Då planen påverkar den befintliga stationen kan varken denna eller den kommande större stationen ligga kvar på befintligt läge utan behöver flyttas. E.ON har under lång tid haft konstruktiva diskussioner med Malmö stad kring behovet av flytt av stationen samt att det behöver bli en större station, och vi arbetar tillsammans för att hitta en bra lösning. Innan denna plan antas behöver det vara säkerställt med en ny placering för transformatorstationen och innan planen kan genomföras kommer stationen att behöva flyttas. Då denna typ av projekt har långa ledtider är det viktigt att säkerställa placeringen för transformatorstationen så snart som möjligt. **(9)**

Övrigt

E.ON förutsätter att man tar hänsyn till ovan synpunkter samt att våra befintliga anläggningar kan vara kvar i sitt nuvarande läge och att exploateringen inte orsakar att E.ONs anläggningar inte uppfyller gällande starkströmsföreskrifter.

Ovanstående frågor måste klargöras innan planen antas.

Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploatören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen. **(10)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Sedan samrådet har gatans läge förändrats ytterligare utifrån vidarebearbetningen av strukturskissarbetet. Oavsett läge behöver underjordisk infrastruktur hanteras, vilket kommer att ske i den kommande förprojekteringen. Enligt planbeskrivningen är det den part som initierar en eventuell ledningsflytt som ska bekosta den.
2. Informationen har förmedlats till fastighets- och gatukontorets projektorganisation.
3. Efter samrådet har planområdet minskat, och bland annat omfattas inte längre Skeppsbron och sträckan mellan Frihamnsallén och Västkuistvägen. Avsikten är att Skeppsbron ska hanteras i en egen detaljplan. Önskemålet tas med in i det kommande planarbetet för Skeppsbron.
4. Se punkt 3. Önskemålet om uppdelning av byggrätten samt huvudmannaskapet tas med in i det kommande planarbetet för Skeppsbron.
5. Se punkt 3. En något modifierad variant av texten kommer att återfinnas i planhandlingarna för den kommande detaljplanen för Skeppsbron.
6. Se punkt 3. Oavsett var på Skeppsbron nätstationen placeras kommer den att hamna i blickfånget vilket gör Malmö stad ställer höga krav på arkitektonisk kvalitet. Den hamnar också lågt i förhållande till riktlinjerna i Malmös strategi för kustskydd. Ett antal avstämningar har skett mellan Malmö stad och Eon efter samrådet angående utformning och gestaltning. Ett fördjupat arbete kring utformning och gestaltning av nätstationen kommer att ske i den kommande detaljplanen, så att nätstationen lever upp både till riktlinjerna i Malmö stads strategi för kustskydd och de höga gestaltningskraven.
7. Se punkt 6.
8. Se punkt 6.
9. Se punkt 3. En ny detaljplan för Eons transformatorstation avses påbörjas under 2025.
10. Eons önskemål om att befintliga ledningar i så lång utsträckning som möjligt ska kunna ligga kvar noteras. Enligt planbeskrivningen är det den part som initierar en eventuell ledningsflytt som ska bekosta den.

Nordion Energi AB, diarienummer SBN-2021-1286-35:

Nordion Energi AB där Weum Gas AB och Swedegas AB ingår har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende.

Weum Gas har distributionsledningar för gas inom planområdet, se figur 1.

Vi önskar att det nämns i planbeskrivningen att gasledningar finns i området. Vi önskar även att det framgår av genomförandebeskrivningen att eventuella kostnader i samband med planens genomförande såsom flyttningar eller ändringar av våra befintliga gasledningar bekostas av exploitören. (1)

Befintlig gasledning, med ett tryck av 4 bar, som kommer beröras finns bl. på fastigheterna Hamnen 22:45, Hamnen 22:3 och Hamnen 22:137.

Gasdistributionsledningen med ett tryck av 4 Bar är underkastade i detta fall både Naturgassystemanvisningar (NGSA) och Energigasnormen (EGN) då ledningen är av 200mm stål och har ett aktivt katodiskt skydd.

Energigasnormens regler (EGN) anger bland annat minsta skyddsavstånd mellan ledning och byggnad inom tätbebyggelse samt närmaste gräns för område med förväntade grävningsaktiviteter. Plantering av träd bör ej ske närmare en gasledning än 3 meter. För att minska risken för skador på träd i samband med eventuella framtida arbeten med

distributionsledningen rekommenderas att träd i närheten förses med rotskydd. Förändringar i bebyggelse och trädplantering kan innebära att särskilda försiktighetsmått måste vidtas.

Innan markarbete påbörjas, inom 5 meter från ledningarna, måste också en så kallad intensivmätning av katodskydd utföras och efter avslutat markarbete måste ytterligare mätning utföras för att kontrollera att gasledningen inte har skador på coating och att katodskydd är intakt, innan slutlig återställning slutförs. Samtidigt krävs också bevakning av gasvakt utsedd från Nordion Energi/Weum Gas. **(2)**

Gasledningarna i området ansluter till kundanläggningar utanför planområdet och det krävs tekniska åtgärder för att säkerställa leverans ifall omläggning skulle bli aktuell. **(3)**

I aktuellt planområde vid Skeppsbron finns även en äldre avkopplad, så kallad stadsgasledning i gjutjärn, 150mm materiel. Denna ledning kan demonteras av exploatör i samråd med Nordion Energi/Weum Gas. Vid demontering ska inmätning ske vid varje avkopplingsställe av exploatören och redovisas till Nordion Energi/Weum Gas för dokumentation. **(4)**

För ledningsvisning hänvisar vi till www.ledningskollen.se, som redovisar med kartunderlag och dxf-fil.

Det är viktigt att samråd sker med Weum Gas områdeshandläggare redan i tidigt projekteringskede, speciellt om arbete sker i närheten av gasledningen och flytt av våra ledningar ska genomföras. **(5)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planbeskrivningen kompletteras med information om att det finns gasledningar inom området. Enligt planbeskrivningen är det den part som initierar en eventuell ledningsflytt som ska bekosta den.*
2. *Informationen har förmedlats till fastighets- och gatukontorets projektorganisation.*
3. *Informationen har förmedlats till fastighets- och gatukontorets projektorganisation.*
4. *Efter samrådet har planområdet minskat, och bland annat omfattas inte längre Skeppsbron och sträckan mellan Frihamnsallén och Västkustvägen. Avsikten är att Skeppsbron ska hanteras i en egen detaljplan. Informationen tas med in i det kommande planarbetet.*
5. *Informationen har förmedlats till fastighets- och gatukontorets projektorganisation.*

Sakägare enligt fastighetsförteckning

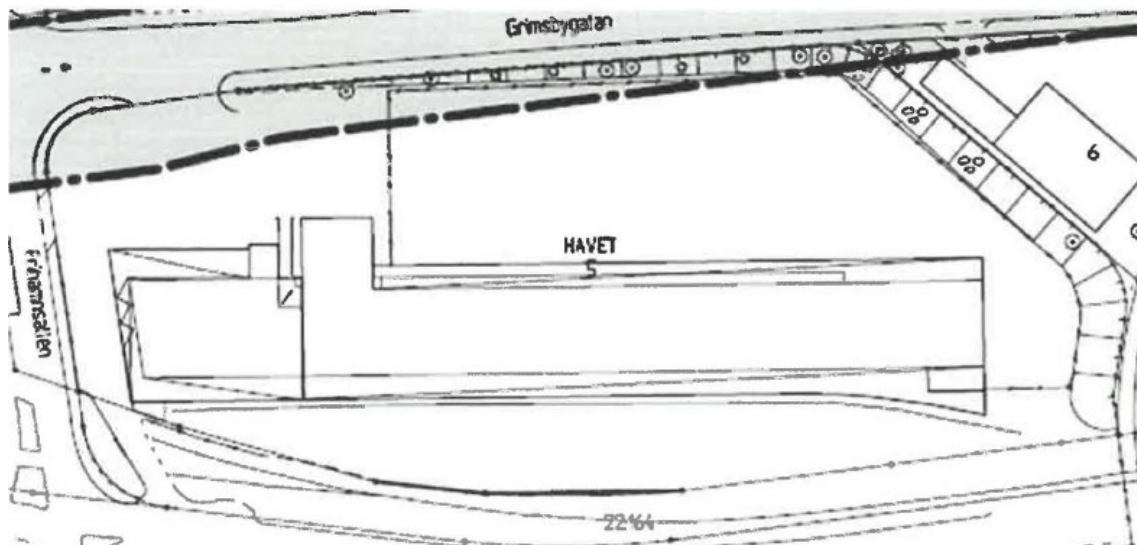
Tomträttshavare till fastigheten Havet 5 (Castellum), diarienummer SBN-2021-1286-45:

Som ägare av tomträtten till fastigheten Malmö Havet 5 ("Fastigheten") får RTB Havet Kommanditbolag framföra följande synpunkter på rubricerat förslag till ny detaljplan som påverkar bl.a. Fastigheten och dess nyttjande.

Inledningsvis ska sägas att oaktat vad som framförs här så ser vi med tillförsikt fram emot kommande utveckling i Inre Hamnen och är positiva till att planläggningen kommer igång. Rubricerad detaljplan medför dock en del konsekvenser och vi ser därför ett behov av att dels framföra våra synpunkter inom ramen för pågående samråd, dels hantera dessa konsekvenser.

Direkta konsekvenser

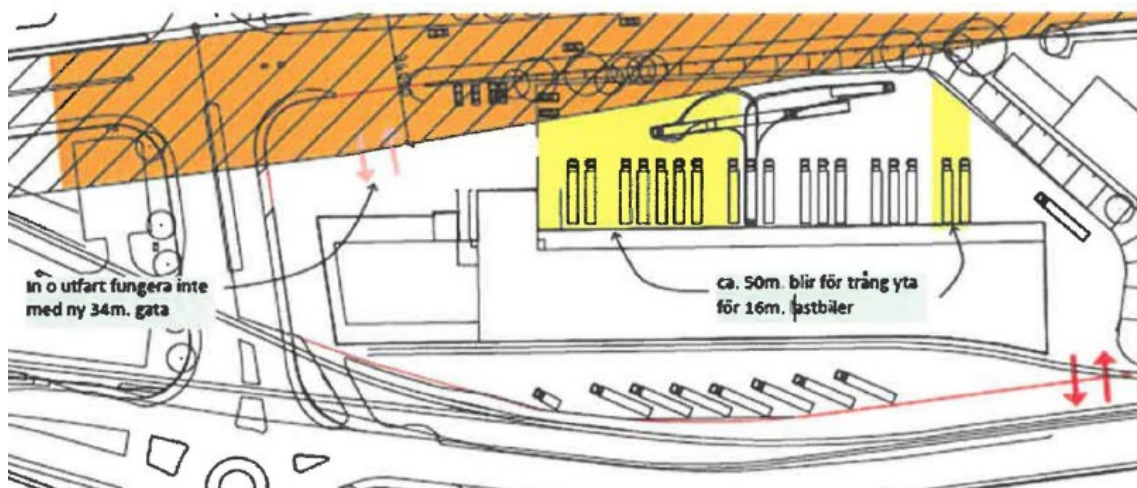
Ett genomförande av planförslaget skulle innebära att Hans Michelsensgatan i dess nya sträckning kommer ta i anspråk ungefär 1500 kvm i de norra delarna av Fastigheten, enligt vad som framgår nedan.



Figur 1 – Ianspråktagen del av Fastigheten

På Fastigheten finns i dag en terminalbyggnad som hyrs av ett logistikbolag. Hyresgästen är för sin verksamhet beroende av tillgänglighet till byggnaden med lastbilar om sexton meters längd.

Hans Michelsensgatan i planerad sträckning omöjliggör dels tillträde till Fastigheten som sådan via befintlig in- och utfart i det nordvästra hörnet, dels tillgång till ungefär hälften av lastintag/portar längs byggnadens norra sida enligt vad som framgår nedan. För tydlighets skull ska sägas att portarna längst i öster blir oanvändbara om grinden i det sydöstra hörnet måste användas som både in- och utfart till Fastigheten vilket kräver ökat utrymme i öster för att det ska vara möjligt att på ett säkert sätt köra runt byggnaden.



Figur 2 – Påverkan på portar och tillfartsmöjlighet

Om befintlig in- och utfart i det nordvästra hörnet försvinner riskerar det också att påverka användbarheten av den tillbyggda delen längst i väster på byggnaden eftersom portarna längs den delens norra fasad kommer bli i princip oanvändbara till följd av att ytan framför måste hållas fri för att det ska vara möjligt att på ett säkert sätt köra runt byggnaden.

Det ska särskilt framhållas att ovanstående redogörelse avser å den mark som tas i anspråk för Hans Michelsensgatan sedan gatan har färdigställts. Vi ser en uppenbar risk i att avsevärt större del av Fastigheten kommer behöva ianspråk tas under byggskedet, med följden att ännu fler portar blir otillgängliga under den tiden. Det finns därmed en risk att Fastigheten är i princip helt oanvändbar under tiden då gatan byggs ut. **(1)**

I förlängningen innebär en minskning av Fastighetens yta också konsekvenser för möjligheten att utveckla Fastigheten på ett ekonomiskt lönsamt och arkitektoniskt tilltalande sätt. Kommunens planerade förläggning av Hans Michelsensgatan innebär, redan med måttlig framtida exploateringsgrad, en minskning av byggbar BTA med över 3000 kvm samt en mindre tilltalande form på husen längs Fastighetens norra gräns. **(2)**

Ovanstående direkta konsekvenser av den planerade sträckningen för Hans Michelsensgatan behöver beaktas och hanteras på erforderligt vis.

Värdepåverkan

De ovan presenterade konsekvenserna kommer också medföra värdepåverkan på Fastigheten.

Byggnaden på Fastigheten används idag som terminal. Fastighetens förändrade utformning efter anläggandet av Hans Michelsensgatan och det faktum att avsevärt färre portar på byggnaden kommer vara användbara därefter innebär att byggnadens funktion och möjliga användning förändras från terminal till lågvärdig lagerbyggnad. Hyresvärdet för en terminalbyggnad av här aktuellt slag är i storleksordningen 500 kr/kvm högre än för lågvärdiga lagerbyggnader i jämförbart läge. Minskad hyresintäkt får också konsekvenser för fastighetsvärdet.

Även den värdepåverkan som riskerar att följa av den planerade sträckningen för Hans Michelsensgatan behöver beaktas och hanteras på erforderligt vis. **(3)**

Sammanfattning

Sammanfattningsvis kommer planerad dragning av Hans Michelsensgatan påverka möjligheten att använda Fastigheten och byggnaden därpå för terminalverksamhet i framtiden. En övergång till lagerverksamhet skulle medföra ett avsevärt hyresbortfall och därmed ett sänkt fastighetsvärde. Även om vi är principiellt positiva till kommande utveckling i Inre Hamnen motsätter vi oss att den utvecklingen görs på vår bekostnad och vi ser därför ett behov av att i samråd med Malmö Stad hantera samtliga konsekvenser som kommande plan kan få för vår del.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Efter samrådet har planområdet minskat, och bland annat omfattas inte längre Skeppsbron och sträckan mellan Frihamnsallén och Västkustvägen. Bland annat omfattas inte längre fastigheten Havet 5. Sträckan mellan Frihamnsallén och Västkustvägen kommer att hanteras i en separat detaljplan. Avsikten är då att inkludera även intilliggande berörda fastigheter. Det är i dagsläget oklart när den detaljplanen kan påbörjas.*
- 2. Gatusträckningen är en avvägning mellan en mängd olika intressen. Även om Havet 5 inte längre omfattas av den aktuella detaljplanen bedöms det på sikt som nödvändigt att ta delar av Havet 5 i anspråk för att kunna genomföra den nya gatudragningen. Stadsbyggnadskontoret bedömer att fastighetens utvecklingspotential påverkas positivt med utvecklingen från trafikled till och delar inte uppfattningen om att gatudragningen skulle minska möjligheten till att utveckla fastigheten på ett arkitektoniskt tilltalande sätt.*
- 3. Se punkt 1.*

Ägare till fastigheten Havet 6 (Zandelin Gruppen), diarienummer SBN-2021-1286-48:

Vi vill tydligt framföra vår oro angående kommunens planerade intrång på vår fastighet i samband med införlivandet av DP 5800 och den nya dragningen av Hans Michelsensgatan. Vi förstår vikten av projektet, men vi ber er vänligen att ta hänsyn till våra bekymmer och att söka alternativa lösningar som inte medför intrång på vår egendom. Vi är speciellt oroliga för att fastigheten inte kommer kunna nyttjas under en övergångsperiod. Vi är öppna för konstruktiv dialog och hoppas kunna finna en lösning som tillgodoser både kommunens behov och vår önskan att skydda vår fastighet. I avvaktan på en sådan lösning till båda parter bästa måste vi tyvärr motsätta oss detaljplanens antagande.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Efter samrådet har planområdet minskat, och bland annat omfattas inte längre Skeppsbron och sträckan mellan Frihamnsallén och Västgustvägen. Bland annat omfattas inte längre fastigheten Havet 6. Sträckan mellan Frihamnsallén och Västgustvägen kommer att hanteras i en separat detaljplan. Avsikten är då att inkludera även intilliggande berörda fastigheter. Det är i dagsläget oklart när den detaljplanen kan påbörjas.

Ägare till fastigheten Kattegatt 1 (NCC), diarienummer SBN-2021-1286-52:

NCC Project Development AB är genom bolag fastighetsägare av Kattegatt 1 och därmed sakägare. Vi vill framföra följande synpunkter på samrådshandlingarna:

- Vi ser positivt på att Hans Michelsensgatans sträckning fastställs som viktig del av att påbörja utvecklingen av området.
- Vi ser positivt på den föreslagna sträckningen av den nya Hans Michelsensgatan.
- Vi ser fram emot att konstruktivt diskutera hur vi bäst kan byta mark för att ge möjlighet att 1) få den nya Hans Michelsengatan på plats, 2) skapa kvartersindelning som medger god stadsbyggnad, samt 3) utveckla vår fastighet Kattegatt 1 som en viktig och positivt bidragande del av det nya Nyhamnen. **(1)**
- Den föreslagna Hans Michelsensgatan är mycket bred och kommer att ha ett stort trafikflöde. Om den inte utformas omsorgsfullt finns risk att den utgör en onödigt stor barriär och blir oattraktiv för gångtrafikanter. Vi rekommenderar en omsorgsfull utformning av gatans miljöer och en låg hastighetsgräns som minskar barriäreffekterna och gör gatan tillgänglig och attraktiv också för boende och besökande till fots. **(2)**
- Vi anser att det bör utredas om det är möjligt att anlägga översvämningsskydd integrerat i Hans Michelsensgatans utformning. Det bör förutom att minska utmaningen med att hantera effekterna av havsnivåhöjning också bidra till att minska komplexiteten med höjdsättning för befintlig och tillkommande bebyggelse söder om den kommande Hans Michelsensgatan. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Parallellt med den aktuella detaljplanen har ett arbete med en strukturskiss för bebyggelsen norr och söder om gatan samt förhandlingar om markbyten och kostnadsfördelning genomförts. Strukturskissen kommer att utmynna i flera detaljplaner och fastigheten Kattegatt 1 kommer att omfattas. Detaljplan för den aktuella fastigheten avses få planuppdrag under hösten 2025. Inom ramen för den detaljplanen kommer kvartersindelning och utveckling av fastigheten att prövas. NCC:s synpunkt har förmedlats till ansvariga planarkitekter för den kommande detaljplanen.*

2. *Det stämmer att gatan är bred, och med en ogenomtänkt utformning skulle den kunna bli till en stor barriär. I kommande förprojektering och gestaltungsarbete kommer gatan att utformas med ambitionen att minska barriäreffekten och göra gaturummet till en trevlig plats att vistas på.*
3. *Höjdsättning och översvämningsskydd har utretts översiktligt i en höjdsättnings- och skyfallsutredning (Norconsult, 2024) och kommer att utredas vidare i den kommande förprojekteringen.*

Ägare till fastigheterna Bylgia 1 och Sirius 1 (Vasakronan), diarienummer SBN-2021-1286-53:

Vasakronan ser positivt på att arbetet i Nyhamnen tar steg framåt, och ser att fastställandet av Hans Michelsensgatan sträckning är en viktig milstolpe i detta arbete. Som fastighetsägare i Nyhamnen är områdets utveckling av stort intresse för Vasakronan. Vasakronan äger fastigheterna Sirius 1 och Bylgia, där den nya sträckningen av Hans Michelsensgatan kommer att passera i direkt anslutning till Bylgia och ett kvarter ifrån Sirius 1. När Vasakronan utvecklar områden tar vi avstamp i vår vision om den goda staden där alla människor trivs och verksamheter utvecklas. För att jobba mot vår vision arbetar vi bland annat för en bra blandning av verksamheter, goda förutsättningar för hållbara transporter och att skapa guldgruv i stadsmiljön. I all utveckling har vi ett långsiktigt perspektiv, där vi genom ägande och förvaltande av fastigheterna stannar kvar i området. Vasakronan ägs av Första, Andra, Tredje och Fjärde AP-fonden. Detta innebär ett stort ansvar i och med att vår avkastning kommer nuvarande och framtida pensionärer till godo. Dock aldrig på bekostnad av människa och miljö.

Gestaltungsprinciper 3e stycket

Vasakronan noterar att en bredd om 37 meter inklusive förgårdsmark är en väl tilltagen för Hans Michelsensgatan. Samtidigt som det skapar gott om plats för gatuliv och hållbara transportslag riskerar gatan att bli en barriär i området. För att få en uppfattning för hur bred Hans Michelsensgatan blir kan den jämföras med befintliga större gator. Bergsgatan är cirka 28 meter bred och Amiralsgatan, i höjd med Rörsjöstaden är cirka 25 meter bred. Regementsgatan är, i höjd med Davidhallsgatan, cirka 18 meter bred (innan ombyggnad med cykelbanor).

Vi föreslår att man ser över möjligheten att minska bredden på gatan. Aktivitetsstråket Jörgen Kocksgatan kan bli ett attraktivt alternativ för oskyddade trafikanter vilket bör minska behovet av yta för dessa längst med Hans Michelsensgatan. **(1)**

Trygghet 6e stycket

Vasakronan ser en risk i att de byggrätter som planeras söder om Hans Michelsensgatan blir små och därför inte har en långsiktig, robust flexibilitet gällande innehåll. Om Malmö och Nyhamnen ska fungera som ett nav för grönblixt näringsliv och attrahera kompetens vill vi poängtera vikten av att åstadkomma blandad bebyggelse i hela Nyhamnen. Vasakronan ser, precis som planbeskrivningen påpekar, en risk för att området söder om Hans Michelsensgatan kan komma att upplevas som otrygg kvällstid om eftersträvad blandning av verksamheter inte åstadkoms. **(2)**

Planbeskrivning 3e stycket

Gällande Skeppsbron är vi positiva till de inslag av park och paviljongbyggnader som planeras längst med kajen. Vi ser att detta blir en viktig länk till området norr om planområdet (Smörkajen).

Bebyggelse, stads- och landskapsbild 2a stycket

Slutligen skickar vi med ett förslag att se över om entrébyggnaden till det som tidigare var Euroways byggnad. Om inte på samma plats kanske den kan bevaras och flyttas till en annan

plats i Nyhamnen. Vi ser att denna byggnad bidrar till Nyhamnens hamnidentitet och skulle kunna få nytt användningsområde inspirerat av Gasoline på Landgreven i Köpenhamn. Detta sätter tonen för kommande hållbarhets- och återbrukstänk i utvecklingen av den klimatsmarta stadsdelen Nyhamnen. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Stadsbyggnadskontoret delar inte uppfattningen att gatans mått skulle vara för väl tilltaget. De gator som refereras till i yttrandet saknar bland annat cykelbanor. Dessutom är ambitionerna för både effektiv kollektivtrafik och grönska högre än i de refererade gatorna. Sedan samrådet har gatans läge förändrats utifrån vidarebearbetningen av strukturskissen, och därmed även dess bredd. Det nya läget utnyttjar bättre det befintliga gatunätet. I och med att Jörgen Kocksgatan rymmer flera stora ledningar är det inte möjligt att göra om gatan till ett grönt och attraktivt aktivitetsstråk så som den fördjupade översiktsplanen angav. Med en bredare sektion kan huvudgatan i sitt nya läge rymma både gatufunktioner och en del av de gröna värden som skulle ha rymts inom aktivitetsstråket.*
2. *De smala kvarteren söder om gatan har utgått i och med gatans förändrade läge.*
3. *Älsikten är att delar av Euroways byggnad ska finnas kvar, i alla fall på medellång sikt. Vad innehållet i byggnaden blir är för tidigt att uttala sig om, men stadsbyggnadskontoret tackar för inspirationen.*

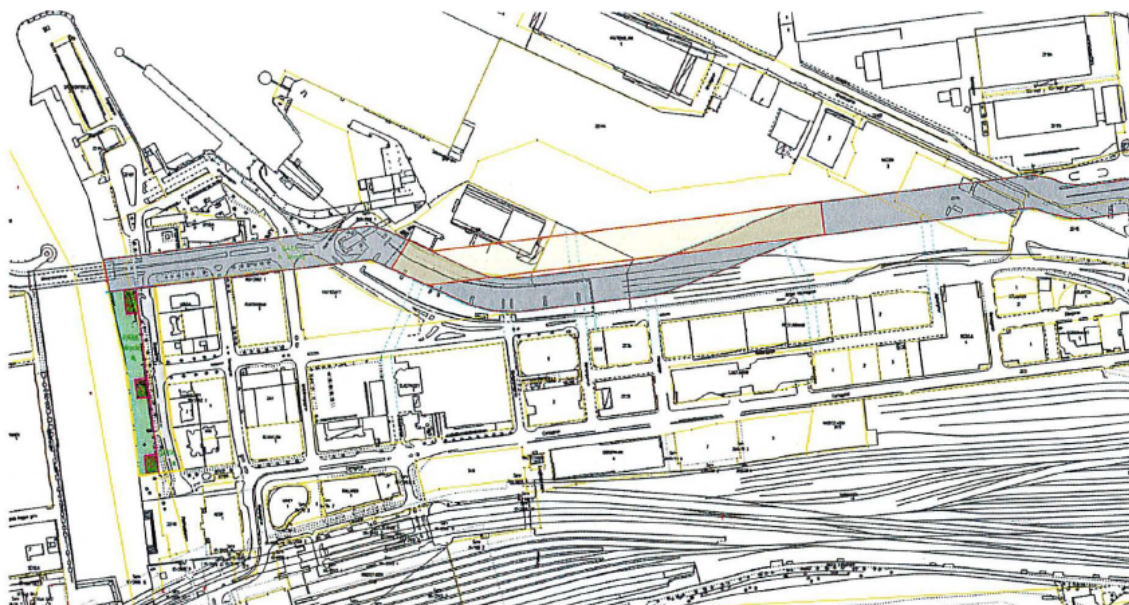
Ägare till fastigheten Hamnen 22:188 (Wihlborgs), diarienummer SBN-2021-1286-54:

Wihlborgs Fastigheter AB har tagit del av rubricerad detaljplan och ställer sig positivt till förslaget strävan att åstadkomma en stadsdel med levande bottenvåningar och utrymmen där människor kan mötas, samt gröna miljöer och god tillgänglighet. Ambitionerna om att stärka platsspecifika värden och historisk berättelse i området är också mycket positivt.

Den föreslagna dragningen av Hans Michelsensgatan skulle dock medföra att Wihlborgs tvingas avstå drygt 3 000 kvm av fastigheten Hamnen 22:188, vilket tar bort möjligheten att förverkliga en planerad bygggrätt på 10 000 kvm BTA i anslutning till befintlig bebyggelse. Bland annat försvinner möjligheten till parkering, angöring, handikapparkering, lastning och miljörum.

Wihlborgs menar att det inte finns synnerliga skäl för Malmö stad att dra Hans Michelsensgatan enligt förslaget. Allmänintresset står i detta fall inte över det enskilda intresset då det inte finns något som hindrar att gatan i stället dras runt fastigheten Hamnen 22:188. Tvärtom finns det flera alternativa lösningar.

Wihlborgs förespråkar att Hans Michelsensgatan dras utanför fastighetsgränsen för Hamnen 22:188. Se bild nedan. Alternativet är en sträckning som tar bättre hänsyn till omgivning och där ianspråktagandet av mark fördelas solidariskt mellan markägarna i området. Samrådsförslaget har en mycket lång och rak gata. 620 meter raksträcka riskerar att leda till höga hastigheter med sämre trafiksäkerhet, högre bullernivåer och en mindre attraktiv gata. Vårt förslag bryter ner denna raksträcka i en mer varierad gata. **(1)**



Vidare är gatan och planområdets avgränsning mycket bred. En mindre bred gata skulle ge mindre effekt på omgivande bebyggelse och fastigheter. För att uppnå de syften som detaljplanen anger med service och handel i gatuplan bör Hans Michelsensgatan vara just en levande stadsgata som bidrar till en attraktiv stadsmiljö. Täthet, närhet och intensitet är betydelsefulla parametrar för att uppnå detta. Det är därför viktigt att inför granskning och antagande av detaljplanen ha arbetat igenom gatans sektion så att den kan göras mindre bred och att planområdet justeras inför granskning/antagande så att denna mark istället planläggs för fastigheter med attraktivt stadsliv i bottenvåningen i de angränsande detaljplanerna. (2)

Vi ser också en risk att helhetsperspektivet för området, med viktiga avvägningar beroende på framtida användning, går förlorat när en detaljplan för allmän platsmark genomförs separat. (3)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Sedan samrådet har gatans läge förändrats utifrån vidarebearbetningen av strukturskissen, och går nu i ett läge som liknar det i Wihlborgs yttrande förbi den aktuella fastigheten.
2. I och med gatans förändrade läge har den aktuella detaljplanen övertagit vissa av de funktioner som skulle ha funnits i det gröna aktivitetsstråket som föreslogs för Jörgen Kocksgatan. Därmed har gatans bredd utökats ytterligare.
3. Gatans bredd innebär kapacitet för alla prioriterade funktioner och även för oförutsedda behov. Skulle hela gatubredden inte behövas kan kommande detaljplaner upphäva delar av den aktuella detaljplanen. På samma sätt kan ytterligare allmän platsmark läggas till den aktuella gatubredden för att möjliggöra större torg och liknande.

Ägare till fastigheterna Hamnen 22:173, 182, 184 och 186 (Schenker Property), diarienummer SBN-2021-1286-58:

Schenker Property ser generellt positivt på den nya föreslagna dragningen av Hans Michelsensgatan som utgör grund för dp 5800. Det nya läget har stora fördelar både i ett större stadsbyggnadsmässigt perspektiv för utvecklingen av Nyhamnen i stort och för utveckling av Schenkers fastigheter som en del i denna övergripande utveckling av stadsdelen.

Synpunkt/ önskan till justering av planförslag

En synpunkt och önskan till förändring i planförslaget i det fortsatta arbetet är att riktningsförändra Hans Michelsensgata något i nedanstående korsningspunkt. Önskvärt vore att förskjutningen av gatan inom grönstreckat område flyttas något lite åt väster så att ”knäcken av gatan” går i en rak linje med Grimsbygatan. På detta vis skapas ett tydligare möte mellan Hans Michelsensgatan och Grimsbygatan som medverkar till att förtydliga och stärka den lägesförskjutning som Hans Michelsensgatan gör i denna punkt. Det hörn inom fastigheten MALMÖ HAMNEN 22:173 som tillåts ”expandera ut” i korsningen skulle på detta vis kunna bli ett fint visuellt fondläge västerifrån, just där Hans Michelsensgatan knäcker av i sin form och sitt läge. (1)



Reflektioner/ medskick inför fortsatt arbete

Förtydligande gällande storlek på fastighetsintrång

Schenker Property önskar att planarbetet framåt förtydligar hur mycket yta som Malmö stad behöver ta i anspråk av Schenkers fastighet MALMÖ HAMNEN 22:186, till följd av Hans Michelsensgatans generösa skärning längs fastighetsgräns till 22:186. I förslag som utgör underlag till dp 5800 gör område avsett för gatan i öster en förskjutning/utvidgning norrut, så att man här gör ett intrång på Schenkers fastighet på ca 300 kvm.

Vad är syftet med att vidga gatans yta så mycket här? Är det för att skapa flexibilitet för att finna en mer specifik lösning för gatan under planarbetets gång? I så fall går det anta att intrångets storlek kan komma att bli mindre fram till antagande av detaljplan?

Schenker Property har förhoppningen att intrånget på fastighet MALMÖ HAMNEN 22:186 kan definieras i förhållande till syfte och behov i planarbetet framåt. Detta är viktigt för att förstå hur detta kan inverka på möjlig användning/nyttjande av fastighet i slutläget – men även för hur man kan nyttja fastigheter över tid, under områdets transformering, med nuvarande hyresgäster – fram till genomförande. (2)

Grundprinciper för hantering av nivåskillnad

Schenker Property är intresserade av att veta om Malmö stad har tagit fram några grundprinciper för hur nivåskillnader i möte mellan Hans Michelsensgatan och Schenkers fastighet MALMÖ HAMNEN 22:186 ska hanteras, på delsträckan mellan Frihamnsallén och Västkustvägen. För

Schenker kan detta vara en faktor som kan vara avgörande för om och hur länge befintlig bebyggelse med hyresgäster på 22:186 kan ligga kvar med tanke på att det är en markant nivåskillnad som ska tas ut på en kort sträcka. Finns det framtaget några grundläggande principer för om nivåskillnad ska lösas med slänt eller med en stadsmässig kant? (3)

Korsningspunkt roll / funktion i helhetsstrukturen

Schenker Property är nyfikna på vad korsning, i mötet mellan Hans Michelsens gatan och Grimsbygatan, har för tänkt framtida roll och funktion i helhetsstrukturen. Hur central kommer korsningen betraktas i området i stort, vilka funktioner kommer vara lämpliga och önskade här, var hamnar hållplatser för kollektivtrafik, pocketparks och vad är tanken gällande det befintliga hamnkontoret och vakturerna? (4)

Befintliga ledningsrätter inom fastigheter

Schenker Property undrar om avsikten är att de befintliga större ledningar som finns inom fastigheter i anslutning till nytt läge för Hans Michelsens gata ska läggas om i gatan vilket då skulle innebära att befintliga korsande större ledningar på omgivande fastigheter kommer försvinna/ tas bort på sikt. (5)

Markbehov i utbyggnadsfas

Schenker Property ser gärna att det fortsatta arbetet förtydligar vilka markytor Malmö stad behöver för att genomföra detaljplanen, dvs att bygga ut och färdigställa Hans Michelsensgatan även i byggfasen. Kommer Malmö stad behöva ta i anspråk mer utav Schenkers fastigheter under byggtiden? (6)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Sedan samrådet har gatans läge förändrats utifrån vidarebearbetningen av strukturskissen, och berör inte längre den aktuella fastigheten.
2. Efter samrådet har planområdet minskat, och bland annat omfattas inte längre Skeppsbron och hela sträckan mellan Frihamnsallén och Västkustvägen. Bland annat berörs inte längre Hamnen 22:186 av aktuell detaljplan. Avsikten är att sträckan mellan Frihamnsallén och Västkustvägen ska hanteras i en egen detaljplan. Detaljplanen kan påbörjas när förprojekteringen för gatan är klar. Hur stort markanspråk och hur höjdskillnaderna hanteras kommer att prövas i den kommande detaljplanen. Synpunkten noteras här och tas med in i det kommande planarbetet.
3. Se punkt 2.
4. Det är för tidigt att uttala sig om hur centralt läget kommer att vara i framtiden, om korsningen framförallt kommer att ha en central plats trafikalt eller även stadsmässigt. Stadsbyggnadskontoret kan dock konstatera att Frihamnsallén kommer att vara en viktig huvudgata med stor betydelse för en eventuell utbyggnad norrut i framtiden.
5. Avsikten är att ledningar ska dras i den nya huvudgatan, men det är för tidigt att säga om alla ledningar kan läggas om eller om vissa ledningar måste ligga kvar i sitt befintliga läge.
6. Det är för tidigt att säga vilka ytor som behövs för byggskedet, och inte heller något som regleras i detaljplanen. En bygglösligkantsredning kommer att visa vilka ytor som behövs.

Övriga, inte sakägare

Ägare till fastigheterna Algen 1, Korallen 1 och Triton 6, diarienummer SBN-2021-1286-50:

Lantmännen ek för och Lantmännen Fastigheter AB (gemensamt "Lantmännen") har tagit del av samrådshandlingar avseende förslag till ny detaljplan för fastigheten Hamnen 22:164 mfl. (Dnr. SBN-2021-1286) och har följande synpunkter.

Bakgrund

Lantmännen bedriver sedan lång tid tillbaka omfattande lantbruks- och livsmedelsverksamhet i Malmö. På fastigheten Triton 6 bedriver Lantmännen Cerealia industriell kvarnverksamhet med tillstånd enligt miljöbalken för produktion av spannmålsprodukter. Kvarnen utgör en av ett fåtal större kvarnar av sitt slag i Sverige. På Hullkajen i Nyhamnsområdet driver Lantmännen Lantbruk en siloanläggning för spannmål. Anläggningen tar emot stora mängder spannmål från hela regionen och försörjer bl.a. kvarnverksamheten i Malmö med spannmål för dess produktion.

Som Lantmännen har anfört i tidigare planprocesser, senast i yttrande över Översiktsplan för Malmö (Dnr. SBN-2018-1156), har Lantmännen idag inga planer på att förändra omfattningen av sin verksamhet i Malmö eller att avveckla befintliga anläggningar.

Inställning

Lantmännen har kontinuerlig dialog med Malmö stad i de planfrågor som berör Lantmännens möjlighet att bedriva verksamhet i Malmö. Som tidigare framförts är en förutsättning för att Lantmännen inte ska motsätta sig planförslag gällande förändrad markanvändning i Lantmännens närområde att Lantmännen oförändrat kan fortsätta att bedriva sin verksamhet utan negativa konsekvenser, kostnader eller andra inskränkningar. Av den framlagda samrådshandlingen framgår inte hur Lantmännens befintliga industriverksamhet och tillhörande logistikflöde i form av lastbilstransporter genom det berörda planområdet, till och från kvarnen, ska säkerställas under och efter detaljplanens genomförande. Planförslaget saknar helt en konsekvensanalys i detta avseende. Lantmännen kan därför i nuläget inte tillstyrka planförslaget.

Den framlagda planförslagets inverkan på Lantmännens verksamhet

Enligt förslaget ska detaljplanen möjliggöra en ny sträckning för Hans Michelsensgatan, vilket påverkar trafik som idag trafikerar delar av Hans Michelsensgatan, Jörgen Kocksgatan och Grimsbygatan. Lantmännens verksamhet medför året runt omfattande och tung trafik inom detta område, till och från Lantmännens spannmålsanläggning på Hullkajen som trafikeras via Grimsbygatan. Frekventa lastbilstransporter mellan spannmålsanläggningen och Lantmännens kvarnverksamhet i Malmö sker således på de gator som direkt berörs av planförslaget, såväl dag- som kvällstid samt under helg. Spannmålsanläggningen på Hullkajen tar årligen emot ca 90-100 000 ton spannmål, där en väsentlig del transporteras vidare till kvarnen. Kvarnen tar även emot direktleveranser av spannmål från lantbrukare i regionen som transporteras via Hans Michelsensgatan. För att denna logistik, och i förlängningen verksamheten, ska fungera krävs att Lantmännens transporter kan fortsätta gå mellan anläggningarna som idag och med BK4 (bärighetsklass 74 ton). **(1)**

Av planförslaget framgår att den nya gatan är en ”nyckelfaktor i transformationen av Nyhamnen” samt att ”Gatan ska utformas som en grön stadshuvudgata och utgöra ett kollektivtrafikstråk och en metaforisk ryggrad för ett dynamiskt och lättillgängligt stadsliv i Nyhamnen.” Planförslaget berör endast kortfattat befintlig industri- och hamnverksamhet, det anges bl.a: ”Ytterligare österut möts man av ett område där omvandlingen redan pågår från industri- och hamnverksamhet till kreativa näringar i den befintliga bebyggelsen. Stadsutvecklingen tar fasta på de befintliga verksamheterna, men fylls successivt på av park, bostäder och skolor.” Det anges även att gatusträckningen och utformningen av gatan är en avvägning mellan flera behov och intressen. Lantmännen konstaterar dock att den fortsatta driften av den befintliga industri- och hamnverksamheten i närområdet, innefattandes Lantmännens spannmålsanläggning och kvarn, samt dess betydelse för lantbruket i regionen inte är en parameter som förefaller beaktas i intresseavvägningen.

Vad gäller buller ger planförslaget uttryck för flera osäkerhetsfaktorer avseende trafikbuller och verksamhetsbuller utan konkreta förslag på åtgärder. Planförslaget anger bl.a, följande:

"Trafikbullret kommer att behöva hanteras i kommande detaljplaner för bostäder och andra verksamheter."

"Att få till skolgårdar som innehåller Naturvårdsverkets bullerriktlinjer kan också innebära en utmaning. En av skolorna behöver komma på plats tidigt i utbyggnadsfasen samtidigt som mycket byggtrafik och trafik till pågående hamnverksamhet rör sig i området och bullerskyddande bebyggelse fortfarande är under uppförande. Hamnverksamheten och andra verksamheter i närområdet ger också upphov till verksamhetsbuller."

"Om det visar sig omöjligt att innehålla bullerriktvärdena för bostäder och skolor kan den föreslagna dragningen av Hans Michelsensgatan behöva ändras till granskningen."

Utifrån innehållet i samrådshandlingarna går det överhuvudtaget inte att göra en bedömning av konsekvenseran av den nya dragningen av Hans Michelsensgatan för Lantmännens verksamhet.
(2)

Avslutande synpunkter

Lantmännens anläggningar i Malmö är strategiska anläggningar, inte bara för Lantmännens verksamhet utan för Sveriges lantbruk och Sveriges egen livsmedelsproduktion. Dess lokalisering och befintliga infrastruktur, innefattandes tung vägtrafik i anslutning till Nyhamnen, utgör en viktig förutsättning för den primärproduktion som bedrivs på jordbruksmarken i regionen. En inskränkning i befintliga transportmöjligheter till och från Lantmännens anläggningar kommer väsentligt begränsa Lantmännens verksamhet i Malmö alternativt helt förhindra densamma.

Lantmännen anser att det inte är utrett och redovisat vilka konsekvenser planförslaget kan komma att få för den befintliga hamn- och industriverksamheten i närområdet. Den framtida inriktning för Nyhamnen som planförslaget ger uttryck för förutsätter i praktiken att Lantmännens samtliga verksamheter som är belägna i närområdet upphör eller begränsas i betydande omfattning. Då Lantmännen idag inte har några sådana planer kan planförslaget inte tillstyrkas.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Avsikten är att gatan ska utformas för både lätta och tunga fordon, och trafikmängderna kommer endast att öka marginellt. Gatan har dimensionerats längsgående för fordonståg om 25,25 meter. Även relevanta korsningar har dimensionerats efter ovanstående mått. Körspårsstudier med tung trafik i korsningen mellan den nya huvudgatan, Grimsbygatan och Frihamnsallén visar att framkomligheten, med rätt utformning, kan göras god.*
2. *Aktuell detaljplan möjliggör en ny gata genom den kommande stadsdelen Nyhamnen, men inte de omkringliggande kvarteren. Den bedömning som efterfrågas kan inte göras i nuläget, annat än i ett mycket översiktligt perspektiv, vilket har gjorts i den kommunövergripande översiktsplanen samt i den fördjupade översiktsplanen för Nyhamnen.*

Kapitel 3 – 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

- Planområdets läge har förändrats och minskats. Bland annat omfattar inte detaljplanen längre området som omfattade Skeppsbron samt området som omfattade sträckan mellan Frihamnsallén och Västkustvägen.
- Plankartan har kompletterats med egenskapsområden som ska möjliggöra anläggandet av en underjordisk avloppstunnel och vertikala mellan schakt mellan markytan och tunneln.

Planbestämmelser

- Planbestämmelser har lagts till för att möjliggöra anläggandet av en underjordisk avloppstunnel och vertikala mellan schakt mellan markytan och tunneln.
- Planbestämmelser som gällde inom delområdet som omfattade Skeppsbron har tagits bort.

Planbeskrivning

- Planbeskrivningen har kompletterats för att beskriva ovanstående förändringar.
- Planbeskrivningen har också justerats avseende följande: syfte, planinformation, genomförandetid, stadsbyggnadsidé, beskrivning av detaljplanen, övergripande avvägningar i detaljplanen, gestaltning, topografi, bebyggelse och landskapsbild, park och grönsstrukturer, barnperspektivet, trygghet, trafikbuller, översvämning, förorenad mark, skyfall, civil beredskap, kollektivtrafik, biltrafik, gång- och cykeltrafik, parkering, naturvärden, strandskydd, dagvatten, kulturhistoriska värden, teknisk infrastruktur, riksintresse för trafikcommunication, fastighetsrättsliga frågor, rättigheter samt tidsplan.

Stadsbyggnadskontoret

Mikael Ström Remin

Enhetschef

Tobias Röös

Planhandläggare