



GRANSKNINGSHANDLING

SAMRÅDSREDOGÖRELSE

Detaljplan för del av fastigheten Kranen 5 m.fl. i Västra hamnen i Malmö

Innehållsförteckning

Kapitel 1 - Inledning	2
Planprocess.....	2
Hur samrådet bedrivits	2
Huvudsakliga synpunkter som framfördes under samrådsmötet.....	2
Sammanfattning av samrådsredogörelsen	2
Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden	3
Myndigheter.....	3
Kommunala och regionala organ	5
Övriga remissinstanser.....	17
Sakägare enligt fastighetsförteckning	22
Övriga	60
Samlade kommentarer	67
Kapitel 3 – Miljöpåverkan	74
Synpunkter på bedömning av miljöpåverkan	74
Kapitel 4 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet	75

Kapitel 1 - Inledning

Planprocess

Detaljplanen omfattade tidigare även fastigheten Kranen 7 och den förskola som planeras inom denna. Inför granskningen har detaljplanen delats för att underlätta en snabbare process och genomförande av förskolan. Kranen 7 och de delar av Kranen 5 som kommer att utgöra förskolegård planläggs nu som detaljplan 5899 för fastigheten Kranen 7 m.fl.

Denna samrådsredogörelse omfattar samtliga synpunkter som inkom under samrådet av detaljplan 5767 med dess ursprungliga omfattning, men stadsbyggnadskontorets kommenterar endast de synpunkter som bedömts relevanta för den nu aktuella omfattningen av DP 5767. I övrigt hänvisas till samrådsredogörelsen hörande till detaljplanen 5899.

Hur samrådet bedrivits

Stadsbyggnadsnämnden tog beslut om samråd den 27 april 2022.

Samrådstiden var 11 maj – 12 juni 2022. Planförslaget skickades för samråd till remissinstanser och sakägare. Planförslaget var tillgängligt för kännedom på www.malmo.se.

Samrådsmöte om planförslaget, i form av ett ”öppet hus”, hölls den 31 maj 2022. Mötet utlystes genom foljebrev. På mötet deltog drygt 25 personer, varav cirka hälften män och hälften kvinnor.

Huvudsakliga synpunkter som framfördes under samrådsmötet

Under samrådsmötet framfördes olika synpunkter, förslag och frågor, men den vanligast förekommande kritiken rörde den höga byggnaden i planområdets nordöstra hörn. Synpunkterna gällde framför allt att den kommer att påverka närliggande bostadskvarter negativt vad gäller skuggbildning och möjlighet till utblickar, att den kommer att påverka vindförhållande på platsen negativt, att den kommer att skymma utblicken mot havet från Dockgatan och skapa en instängd känsla längs gatan, samt att den inte kommer att bidra till en bra miljö vid kajen. Förslag framfördes också på alternativa placeringar av den höga byggnaden och förändrad placering av park och bebyggelse inom området.

Sammanfattning av samrådsredogörelsen

Från myndigheter och andra förvaltningar har synpunkter framförts gällande bland annat behov av kompletterande utredningar kring markmiljö och dagvatten/skyfall, liksom planförslagets förhållande till teknisk infrastruktur i området. Många av synpunkterna har besvarats genom resultatet av de kompletterande utredningar som har genomförts inför granskningen av detaljplanen.

Cirka 45 yttranden har inkommit från sammanlagt cirka 55 boende respektive bostadsrättsföreningar, knutna till fastigheter som upptagits som berörda i fastighetsförteckningen. Ytterligare cirka 15 yttranden har inkommit från ett knappt 20-tal övriga boende i närområdet samt från numera avflyttade personer. Synpunkterna rör i stort samma frågor som framfördes på samrådsmötet, inte minst förslaget med den högre byggnaden i områdets nordöstra hörn. Bemötande av återkommande synpunkter återfinns samlat under rubriken ”Samlade kommentarer” efter yttrandena.

Kapitel 2 - Inkomna synpunkter och stadsbyggnadskontorets ställningstaganden

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

Myndigheter

Länsstyrelsen, diarienummer SBN-2021-420-134:

Länsstyrelsens formella synpunkter

Följande synpunkter har koppling till länsstyrelsens prövningsgrunder enligt 11 kap. plan- och bygglagen (2010:900).

Risk för översvämning

Länsstyrelsen bedömer att de nivåer som kommunen redovisar för framtida havsnivåer är i underkant i förhållande till nivåer som kan uppnås vid klimatscenario SSP5 - 8.5 kombinerat med beräknat högsta havsvattenstånd i ett hundraårsperspektiv. Länsstyrelsen bedömer att händelser som är mindre sannolika än en 200-årshändelse måste beaktas i planläggningen samt att medianvärden för tillfälliga nivåer inte är tillämpbara avseende risker. Länsstyrelsen gör också en annan bedömning om vilka nivåer som bör tillämpas vad gäller havets medelvattennivå.

Länsstyrelsen anser med hänsyn till klimatpropositionen, hur myndigheter hittills har beaktat medelvattennivåer, samt IPCC:s rekommendationer att den övre nivån för medelvattentytan ska tillämpas. För år 2100 kan medelvattennivån nå nivån +1,2 meter och ca +2 meter år 2150 (SMHI 2022 Framtida medelvattenstånd | SMHI). Om dessa nivåer kombineras med nivån för högsta beräknade havsvattenstånd för Malmö, som uppskattas till 1,9 m (SMHI 2018), erhålls nivåerna +3,1 m år 2100 och +3,9 m år 2150. Planförslaget innebär att det inte kan uteslutas att bebyggelsen blir översvämmad under den förväntade livslängden. Även om Länsstyrelsen inte delar kommunens bedömning avseende risknivåer är bedömningen att de åtgärder som planförslaget redovisar är tillräckliga för att bebyggelsen lokaliseras till mark som är lämplig för ändamålet med hänsyn till risken för översvämning. Framtida prövningar av ärenden i domstol eller av regeringen kan innebära att Länsstyrelsen kan ompröva bedömningen avseende om bebyggelse under dessa förutsättningar är lokaliserad till mark som är lämplig för sitt ändamål.

Miljökvalitetsnormer för vatten

Länsstyrelsen anser att planhandlingarna behöver förtydliga för hur planförslaget påverkar miljökvalitetsnormerna för vatten. Det ska av planhandlingarna framgå om genomförandet av detaljplanen kan orsaka en försämring av statusen för en vattenförekomst, eller äventyra uppnåendet av god status/god potential hos en vattenförekomst. **(1)**

Dagvatten

Det framkommer av planhandlingarna att det behövs en fördröjning av en viss volym för dagvatten i föreslagen PARK. Länsstyrelsen saknar planbestämmelse för fördröjning och minsta volym som säkerställer det behovet. **(2)**

Länsstyrelsens rådgivning

Arkeologi

Tidigare undersökningar i närområdet i t.ex. Hjälmarekajen har visat att de utfyllnader som utgör hamnen ger goda bevaringsförhållanden för organiskt material. Resultatet har visat på bearbetat trä och slagen flinta från jägar/samlar-stenålder. Om byggnationer sker som innebär schaktning under utfyllnader måste en arkeologisk utredning utföras. En sådan kan i detta fall enbart utföras som en schaktningsövervakning. En begäran om arkeologisk utredning ställs till kulturmiljöenheten. **(3)**

Länsstyrelsens bedömning

Förutsatt att planhandlingarna kompletteras gällande miljö kvalitetsnormer för vatten och dagvattenhantering enligt ovan har inte Länsstyrelsen några synpunkter utifrån 11 kap. 10 - 11 §§ PBL.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Beräkningen för föroreningshalter har uppdaterats med mer korrekta ingångsvärden. Med utgångspunkt i att stora delar av området idag klassificeras som parkeringsytor visar beräkningen att samtliga föroreningshalter kommer att minska genom planförslaget. Detta eftersom föroreningshalterna som genereras inom parkeringsytor bedöms vara högre än på ytor med nu föreslagen markanvändning. Dagvatten- och skyfallshanteringen inom området som helhet innebär också att flödet till ledningsnätet kommer att minska. Planbeskrivningen har reviderats gällande detta.
2. Plankartan har kompletterats med bestämmelsen "Anläggning för fördröjning av skyfalls ska finnas" i parken, för att tydliggöra avsikten med skyfallshanteringen. I den förprojektering som genomförts har förenklade exempel på höjdsättning studerats som svarar mot behovet av fördröjning av cirka 1000 kubikmeter i parken. Eftersom parken kommer att detaljprojekteras i ett senare skede och då ges sin utformning bedöms det dock inte lämpligt att redan i detta skede reglera markhöjder i marken. Stadsbyggnadskontorets bedömning är att det inte heller finns juridiskt stöd för att reglera en viss fördröjningsvolym, eftersom detta är svårt att följa upp.
3. Planbeskrivningen har kompletterats med informationen.

Kommunala lantmäterimyndigheten Malmö stad, diarienummer SBN-2021-420-125:

Plankarta

P₂: För att särskilja olika användningskategorier från varandra i olika plan kan parenteser användas. Den huvudsakliga användningen betecknas utan parentes och styr färgläggningen på plankartan. Sekundära användningar kan anges inom parentes, i detta fall P₂.

Ett genomförande av en detaljplan med användningskategorier i skilda plan förutsätter i regel tredimensionell fastighetsbildning. För att lättare kunna särskilja kvartersmark och allmän platsmark bör P₂ preciseras mer, exempelvis med ungefärliga höjder. **(1)**

3.4 Konsekvenser för fastigheter

Hamnen 33:1 - Ingen fastighetsbildning är nödvändig. **(2)**

5.2 Planområdet

Plandata

Här kan det läggas till att eventuellt är följande rättigheter belägna inom detaljplaneområdet:

Nyttjanderätt 08/7478, 06/22389, avtalsservitut 06/39583, 06/39594, 03/13960, 07/2222, 09/21511, 13/9135, 06/25243, officialservitut 77/2001.1. **(3)**

Gällande detaljplaner och områdesbestämmelser

Även DP4779 ligger inom berört område. **(4)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Bestämmelsen GATA₂ och P₂ har utgått eftersom det inte längre är aktuellt med passager mellan underjordiska garage.
2. Bestämmelsen GATA₃ har tagits bort eftersom det med hänvisning till den tänkta gestaltningen inom området inte kommer att vara aktuellt att ha balkonger som skjuter ut över allmän plats.
3. Planbeskrivningen har kompletterats med informationen.

4. *Detaljplanen berörs inte längre, efter att ytor med bestämmelsen GATA₃ har utgått ur planområdet.*

Kommunala och regionala organ

Fritidsnämnden, diarienummer SBN-2021-420-54:

I planbeskrivningen anges att gårdsstorlekar, park och placering av förskolan är valda för att ge barn bra förutsättningar att kunna röra sig tryggt och säkert i området. Det anges också närheten till parken från förskolan gynnar barnens fysiska välbefinnande samt skapar ökad möjlighet för aktiviteter, lek och annan fysisk aktivitet. Förvaltningen instämmer i vikten av att öka barns rörelsefrihet. Forskning inom området visar på att 300 meter till närmsta grönområde är ett tröskelvärde för vuxna att ta sig ut varje dag och 100 meter gäller för barn under 12 år, vilket också kan gälla för äldre och funktionshindrade. Förskolor, skolor, äldreboenden, sjukhus, arbetsplatser och rehabiliteringscentra bör ha grönområden i direkt anslutning till byggnaden. En viktig kvalitet är storleken på grönytan. En mindre park nära bostad, arbetsplats mm leder till ökad utevistelse, men inte till ökad fysisk aktivitet. Tröskelvärdet för fysisk aktivitet ligger på ca 20 hektar. Eftersom parken inte har den storlek där fysisk aktivitet ökar vill förvaltningen påminna om vikten av att beakta barn och ungas möjlighet till att ta sig till sina fritidsintressen på ett tryggt och säkert sätt. **(1)**

Fritidsnämnden vill inledningsvis poängtera att avsaknaden av fritidsanläggningar i Västra Hamnen har medfört att boenden haft längre till fritidsaktiviteter och därmed sämre möjligheter till en meningsfull fritid under en 20-års period. Fritidsnämnden betonar vikten av fritidsanläggningar i närområdet för att uppmuntra och stärka folkhälsan i staden. Brist på idrottsplatser med fotbollsplan och andra ytor för aktiviteter, samt byggnader för att bedriva föreningsverksamhet bör vara med i planeringen för vidareutveckling av området. **(2)** Det bör redan i detaljplanen tydliggöras planer för andra inomhuslokaler för föreningsverksamhet, eller för de boendes möjligheter att samlas inomhus för möten, träffarna eller föreningsverksamhet. **(3)**

Enligt planbeskrivningen kommer kajutor utformas så de kan utnyttjas för rekreation vilket fritidsförvaltningen ser positivt på.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Boende inom området kommer att kunna ta sig till fritidsaktiviteter via det väl utvecklade nät av gång- och cykelvägar som finns i Västra hamnen, eller med stadsbuss från de hållplatser som finns i nära anslutning till området. Inom området kommer boende delvis kunna röra sig längs separata cykelvägar och gångbanor. I vissa delar kommer boende att röra sig i blandtrafik, men det är längs gator med små trafikmängder och låga hastigheter.*
2. *Stadsbyggnadskontoret är enig med fritidsnämnden om att ytor för fritidsanläggningar behövs i staden för att bland annat bidra till fysisk aktivitet och mötesplatser. Stora ytor för sådana anläggningar, såsom fotbollsplaner, måste dock hanteras i den övergripande planeringen av staden, som föregår enskilda detaljplanuppdrag. Gällande lokaler, se även kommentar 3.*
3. *Lokalerna som det ställs krav på inom området regleras med användningsbestämmelsen C – Centrum. Denna användning rymmer bland annat föreningslokaler. Centrumändamål är även tillåten, men inte tvingande, i andra delar av bebyggelsen. Eftersom detaljplanen ska kunna fungera under lång tid bedöms det inte lämpligt att precisera centrumändamålet ytterligare till exempelvis lokaler för föreningsliv. Huruvida det blir aktuellt med den typen av verksamheter är en fråga för fastighetsägaren och eventuella föreningar, och kan inte styras av kommunen.*

Kulturnämnden - Malmö Muséer, diarienummer SBN-2021-420-71:

Kulturnämnden anser att de skydds- och varsamhetsbestämmelser är utformade på ett sätt som tillgodoser den kulturhistoriskt värdefulla bebyggelsens värden. I övrigt har Kulturnämnden inga synpunkter.

Tekniska nämnden, diarienummer SBN-2021-420-143:

Generellt

Tekniska nämnden ser positivt på att området planläggs för fortsatt utbyggnad av Västra Hamnen med ny blandad stadsbebyggelse för bostäder, kontor, skol- och centrumfunktioner samt nya offentliga rum i form av kajtor och en park. Planområdet är dock komplicerat och många frågor har inte blivit tillräckligt utredda innan samrådsskedet.

Skyfallshantering

Egenskapsbestämmelsen n₁ inom förskoletomten reglerar att skyfall ska fördröjas inom området, vilket är positivt. Bestämmelsen reglerar hur stor yta som ska sänkas i förhållande till omgivningen, men för att ytans gestaltning ska bli mer flexibel kan det vara lämpligare att ange en volym som ska kunna fördröjas. Plankartan kan också kompletteras med några markhöjder för att säkerställa att volymen kvarstår över tid.

Höjdsättningen av planområdet är i princip klar, men vissa justeringar av angivna höjder på plankartan kan behöva göras innan granskningen. **(1)**

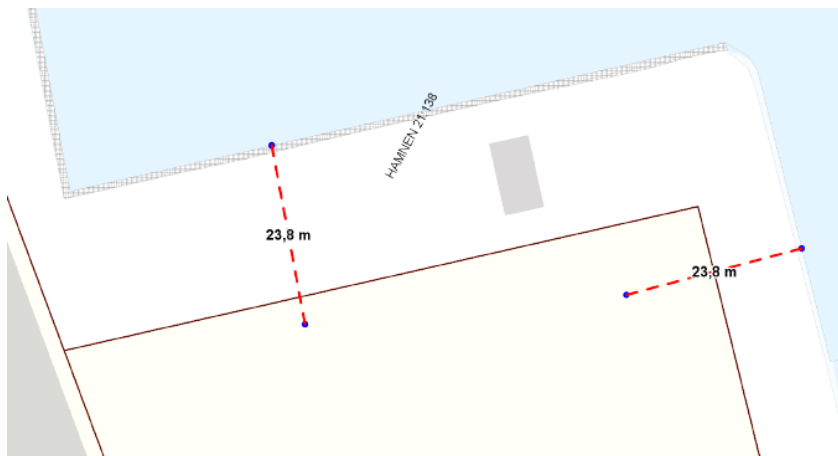
Skydd mot havsvattenhöjning

Kantskydd mot våguppspolning föreslås på kajen genom egenskapsbestämmelsen skydd₁.

Var dessa ska placeras och hur de ska utformas behöver utredas vidare. Vem som ska äga och ansvara för anordningen samt hur kostnaderna ska fördelas är en principiell fråga som inte är löst. Eventuell 3D-fastighetsbildning behöver också ses över. Det bör också beaktas att havsvatten kan gå bakvägen via ledningar/under kajkonstruktioner som i sig inte är vattentäta. Backventiler som föreslås är en tveksam lösning, då det inte fungera hundra procentigt. **(2)**

Kajens utformning

Den befintliga kajen har sin förankring i en ankarspont cirka 24 meter bakom den befintliga krönbalken i betong. Dessa konstruktionsdelar ligger idag inom fastigheten Kranen 5 (se bild nedan), men de måste hanteras så att de inte hamnar inom kvartersmark.



I planbeskrivningen anges att dessa stag ska ersättas med kortare, moderna stag som placeras inom allmän platsmark. Om den lösningen är rimlig eller om den allmänna platsmarken istället bör utökas söderut måste studeras vidare. **(3)** Hur kajkonstruktionen ska samverka med de ledningar som ska flyttas till allmän platsmark behöver beaktas i detta, liksom det kylvattenintag som finns längs med den norra kajen. Den befintliga kajen är avväxlad lokalt vid detta intag, med speciella förankringar för denna del. **(4)**

Kajytan i norr berörs av markreservatet för tunnel mellan Västra Hamnen och Mellersta Hamnen. För att kunna utforma kajen med sina förankringar måste det i ett tidigt skede studeras och utredas hur en eventuell tunnelförbindelse kan komma att se ut. Då tunnelreservatet ligger inom kajplanet där kajens förankringar finns kommer dessa att påverkas på ett eller annat vis om en tunnelförbindelse ska utföras i ett senare skede. Mest optimalt är att utforma kajdelen så att den kan fungera tillsammans med en kommande tunnelkonstruktion. Då säkerställs att en nybyggd kaj inte behöver rivas/byggas i ett senare skede. (5)

Vattendjupet utanför kajerna ska minskas till 4 meters djup, s.k. fridykardjup, för att underlätta undsättning, vilket också bör framgå av planbeskrivningen och plankartan. (6)

Trafikfrågor

Ytorna med användningen P₂ och GATA₂ (del av gata där underjordisk förbindelse mellan parkeringsgarage får finnas) måste kompletteras med egenskapsbestämmelse som reglerar minsta erforderligt axeltryck samt avstånd mellan överkörningsbart garagetak och köryta. Hänsyn måste tas till eventuella ledningar i gatan. (7)

Det bör förtydligas i planbeskrivningen att kvartersgatan norr om kvarter A kommer att avslutas med en vändzon i väster, men möjligheten finns att även ansluta mot cirkulationsplatsen vid Östra Varvsgatan. (8)

Ytan längst upp i nordost mot vattnet är planlagd som GATA₁, men i planbeskrivningen kallas den ibland för kaj och ibland för torg, vilket är förvirrande. Detta bör ses över. (9)

Sektionen på s. 19 norr om förskolan är illustrerade med separerad gångbana och körbana, men i gångfartsområden ska alla trafikanter kunna vistas över hela ytan. Om tanken är att gatan norr om förskolan ska vara trafikseparerad måste planbeteckningen ändras. (10)

Generellt gäller att bredder på mindre än 5,5 m inte fungerar om det ska gå att lägga ner ledningar. (11)

Centrumverksamhet planeras i bottenvåningar vid Östra Varvsgatan/hörnlägen. Det bör noteras att det är högerförlagt kollektivtrafikkörfält längs med sträckan, vilket påverkar möjligheterna att stanna för exempelvis lastning och lossning. Angöring (för av- och påstigning) vid transport av rörelsehindrade får ske i kollektivtrafikkörfält om särskild försiktighet vidtas, men kan upplevas som otryggt. (12)

Angöring till förskolan är tänkt att ske från gatan söder om förskoletomten. Det behöver förtydligas vilken typ av angöring som avses, då angöring är ett brett begrepp. (13)

Angöring till bebyggelsen anges ske från de lokalgator som planeras inom området, men för bebyggelsen direkt norr och öster om parken finns inga anslutande gator. Det måste förtydligas att angöring till dessa fastigheter måste ske från kvartersmark då det inte är tillåtet att köra på gång- och cykelvägar. (14)

Under rubriken Brand på s. 43 står det att utrymning utan räddningstjänstens medverkan kan bli aktuellt om hinder som t.ex. trädplanteringar hindrar räddningstjänstens tillgänglighet. Tekniska nämnden vill poängtera att huvudprincipen vid nybyggnation är att utrymning alltid ska lösas inom fastigheten. Det är viktigt att byggaktörer planerar med detta som utgångspunkt för att undvika framtida problematik. (15)

Flytt av busshållplatsen vid Östra Varvsgatan är förankrad med Skånetrafiken. Dock ska den flyttas 30 m norrut, inte söderut som det står i planbeskrivningen. (16)

Behovet av hörnavskärningar måste ses över generellt i plankartan. (17)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Passagerna under gata, mellan de underjordiska garagen, är inte längre aktuella. Kvarter A och B kommer inte längre att byggas under, och passagen mellan dessa kvarter har därför utgått. Passagen mellan kvarter C och D har utgått för att möjliggöra olika ledningsdragningar av den dagvatten/ skyfallsledning som ska avvattna parken.*
2. *Planbestämmelsen skydd₁ med krav på kantskydd har utgått. Vågorna bedöms inte slå in så långt över land (kajen vänd mot norr är över 20 meter bred) att vågorna kan antas slå upp mot husen eller påverka framkomligheten för räddningstjänsten. Den allmänna platsen är dessutom höjdsatt på sådant sätt att avrinning ska ske ut mot havet.*
3. *Sedan samrådet har kajkonstruktionen utretts vidare och resultatet av utredningar har sammanfattats i planbeskrivningen.*

Avsikten är att kajen mot norr ska utformas med glacis eftersom detta är mer kostnadseffektivt, är mer gynnsamt för att undvika våguppspolning och ökar tillgängligheten till vattnet. Glacislösningen är också mer flexibel i det fall det i framtiden skulle bli aktuellt att anlägga en tunnel inom tunnelreservatet.

För kajen som är vänd mot öster har olika alternativ studerats, dels en lösning med spontad kaj och dragstag, dels en med glacis. Vilken typ av lösning som blir aktuell kommer att avgöras först i samband med detaljprojekteringen. Båda lösningarna presenteras som möjliga i detaljplanehandlingarna.

4. *Läng kajen vänd mot öster kommer en kylvattenledning att läggas under kajytan, direkt öster om fastighetsgränsen. Denna bedöms inte komma i konflikt varken med en glacislösning eller en lösning med spontad kaj. På kajen vänd mot norr kommer det att finnas ytterligare ledningar. Dessa bedöms inte heller hamna i konflikt med den glacislösning som eftersträvas, även om förhållandet mellan ledningar, utlopp och glaciskonstruktion behöver studeras vidare i detaljprojekteringen.*
5. *Det är idag oklart om det kommer att bli aktuellt med en bro eller tunnel, när den kan komma att byggas samt i vilket läge. I det fall en tunnel skulle bli aktuell inom det markreservat som pekats ut kommer detta sannolikt kräva borring av tunneln, alternativt ombyggnad av kajen i sin helhet, eventuellt i kombination med en utfyllnad. Om tunneln i stället skulle placeras i ett nordligare läge skulle kajkonstruktionen inom planområdet kunna bevaras. En eventuell tunnels läge och påverkan på kajkonstruktionen och eventuell utfyllnad får utredas vidare i det fall det blir aktuellt att gå vidare med denna lösning. Den glacis som föreslås bedöms dock vara mer flexibel i förhållande till en eventuell framtida tunneldragning än en lösning med dragstag.*
6. *Planbeskrivningen har kompletterats med informationen.*
7. *Bestämmelsen GATA₂ och P₂ har utgått eftersom det inte längre är aktuellt med passager mellan underjordiska garage.*
8. *Plankartan (och planbeskrivningen) redovisar den lösning som projektgruppen föreslagit.*
9. *Ytan har planlagts som GATA₁ för att signalera att viss trafik kommer att förekomma på ytan. Texterna har dock setts över så att begreppet torg där det förekommit ersatts av begreppet kaj.*
10. *Detaljplanen reglerar gatan norr om förskolan (utanför planområdet)/ söder om kvarter A som "Gata på fotgängares villkor". Detta ger utrymme för olika typer av utformning och trafikreglering, inte bara "Gångfartsområde". På den aktuella platsen finns tankar om att den västra delen av gatan skulle kunna utformas mer traditionellt med gångbanor, med hänsyn till närheten till förskolan och dess parkering samt planerad utfart från underjordisk parkering. Den östra delen skulle däremot kunna utformas utan gångbanor men med trädplantering och annan möblering som bidrar till att sänka hastigheten. Eftersom den exakta gränsen för detta inte har avgjorts har*

det inte bedömts lämpligt att fastslå en viss avgränsning i detaljplanen utan ha en generell bestämelse för hela gatan som signalerar låga hastigheter.

- 11. I den förprojektering som gjorts har ledningsdragningar studerats. Inom området planeras inga gator som är smalare än 5,5 meter.*
- 12. Angöring för lastning och lossning kan ske i tvärgatorna.*
- 13. Angöring avser i det aktuella fallet leveranser, avfallshantering och liknande. Angöring och parkering för rörelsehindrades fordon kommer att finnas i förskoletomtens norra del.*
- 14. Angöring för leveranser, sopbilar och så vidare till kvarteren kan ske i de gator som omger kvarteren, och är inte beroende av framfart på gång- och cykelvägarna. Utrymning ska planeras utan räddningstjänstens medverkan, via exempelvis Tr2-trapphus. Planbeskrivningen har förtydligats.*
- 15. Skrivningen i planbeskrivningen har justerats.*
- 16. Skrivningen i planbeskrivningen har justerats.*
- 17. Behovet av hörnavskärningar i plankartan har setts över, med slutsatsen att sådana inte är nödvändiga med tanke på de aktuella gatubredderna. I utformningen av gatorna kommer däremot placeringen av träd och annan möblering behöva anpassas så att det blir möjligt att komma runt med dimensionerande fordon.*

Miljönämnden, diarienummer SBN-2021-420-137

Miljönämndens ställningstagande

Miljönämnden tillstyrker förslaget till detaljplan.

Ärendet

Stadsbyggnadsnämnden har översänt samrådshandlingar till förslag till detaljplan för fastigheten Kranen 5 m.fl. i Västra Hamnen i Malmö till bland annat miljönämnden. Ärendet togs upp på startblocket 2021-03-23 och miljöförvaltningen hade då följande synpunkter i korthet:

- Utred påverkan av buller från hamnverksamhet.
- Planområdet ligger lägre än +3m över havets medelvattenstånd. Vågöversköljning behöver utredas och hanteras.
- Planområdet ligger inom utredningsområde för kustskydd.
- Konstruktion av kaj klassas som vattenverksamhet enl. 11 kap. miljöbalken.
- Det är viktigt att detaljplanen skapar förutsättningar för att klara stadens riktlinjer om friyta på förskolegården.
- Planområdet ligger inom normalriskområde för radon.
- Strandskyddet återinträder i samband med ny planläggning men det bedöms sannolikt att strandskyddet kan upphävas igen eftersom området redan tagits i anspråk på ett sådant sätt att det saknar betydelse för strandskyddets syften (7 kap. 18 § C, miljöbalken).
- Detaljplanen behöver redogöra för hur miljö kvalitetsnormer för vatten påverkas och hanteras.
- Mängden grönyta per person är generellt låg i området. Ambitionen bör vara att skapa ett så grönt område som möjligt, exempelvis genom att ställa krav på vegetationsklädda tak (genom utformningsbestämmelse).

Synpunkterna har på ett tillfredsställande sätt beaktats inför samrådsskedet.

Miljönämndens yttrande

Miljönämnden vill framföra synpunkter inom följande områden.

Markföroreningar

Miljöförvaltningen handlägger ett ärende med diarienummer MN-2019-5898 angående föroreningsituationen inom detaljplaneområdet. Vid undersökningar inom detaljplaneområdet har föroreningar påvisats i mark och grundvatten. Miljönämnden anser att planbeskrivningen i nuläget inte ger en fullständig bild över föroreningsituationen. Planerad markanvändning avser bland annat förskola och bostäder och föroreningshalter bör därför understiga Naturvårdsverkets generella riktvärden för känslig markanvändning (KM) alternativt framtagna platsspecifika riktvärden.

Inom detaljplaneområdet, som består av utfyllnadsmark, har det bedrivits verksamheter som hanterat stora mängder olja samt kemikalier som kan ha innehållit bland annat koppar, tenn och bly. De verksamheter som har bedrivits kan medföra föroreningar i mark och grundvattnet som kan innebära hälsorisker inom detaljplaneområdet.

Miljönämnden anser att det med nuvarande underlag inte med säkerhet går att bedöma om påvisade höga föroreningshalter av bly är punktföroreningar eller om liknande halter kan påvisas på fler ställen inom planområdet. Miljönämnden bedömer att en kompletterande undersökning av mark och grundvatten behöver göras för att bedöma behovet av avhjälpandeåtgärder.

Miljönämnden anser att det i nuläget saknas tillräckligt underlag för att en bedömning ska kunna göras om det är ekonomiskt och praktiskt möjligt att göra marken lämplig för planerat ändamål. Miljönämnden anser att ett sådant underlag bör finnas på plats inför granskningsskedet för att understödja användandet av planbestämmelsen som villkorar att markföroreningar ska vara avhjälpna inför startbesked.

Miljönämnden vill poängtera att det åligger en risk med att vänta med undersökningar av föroreningar i jord och grundvatten till projekterings- eller byggskedet. Om kostnader för avhjälpandeåtgärder i praktiken omöjliggör nyttjandet av byggrätterna som denna detaljplan garanterar kan ett skadeståndsansvar åläggas kommunen enligt 14 kap. PBL.

Inför kompletterande undersökningar bör en provtagningsplan skickas in till miljöförvaltningen för granskning innan undersökningen utförs så att risken för behov av omtag i provtagningen minimeras. **(1)**

Grävarbeten i förorenade områden bör vidtas med försiktighet och bedöms vara en miljöfarlig verksamhet som omfattas av miljöbalken.

Att leda bort grundvatten tillfälligt under byggnation eller kontinuerligt från undermarksbyggen kan vara en vattenverksamhet enligt 11 kap. 3 § miljöbalken, som kan kräva en anmälan till länsstyrelsen eller tillstånd från mark- och miljödomstolen. Huruvida de extensiva undermarksbyggen som ska utföras inom planområdet omfattas av anmälnings- eller tillståndsplikt bör stämmas av med länsstyrelsen och informationen bör tillföras kapitlet om tekniska genomförandefrågor. **(2)**

Omgivningsbuller

I planbeskrivningen redogörs på ett föredömligt vis hur planområdet kommer påverkas och hantera trafikbuller. Detaljplanen skapar förutsättningar för att förskolegården ska kunna klara Naturvårdsverkets riktlinjer om buller på förskolegårdar. Miljönämnden har inget att erinra om i dessa delar.

Miljönämnden instämmer i bedömningen på s.34 i planbeskrivningen att planerade bostadshus inom Kranen 5 uppfyller riktvärden för zon A eller zon B enligt Boverkets vägledning om industri- och annat verksamhetsbuller, med avseende på buller från Copenhagen Malmö Port (CMP).

Det är positivt att en omgivningsbullenberäkning presenteras på s.35 – 36. Detta är en förutsättning för den synkning som ska ske mellan PBL och MB (jfr. 26 kap. 9 a, MB och 4 kap. 33 § a PBL).

Dagvatten, skyfall och MKN vatten

Till detaljplanen har ett gediget utredningsmaterial framställts. Miljönämnden anser att detaljplanen på ett gott vis redovisar för situationen och möjliggör en lämplig markanvändning. De planbestämmelser som används i plankartan avseende andel genomsläpplig mark, nedsänkning av gårdsytor etcetera, svarar upp mot slutsatserna i framtagna utredningar.

Klimatanpassning

Planbeskrivningen redogör på ett förtjänstfullt sätt för stadens syn på klimatet avseende havsnivåhöjningar och anpassningar därtill. Plankartan reglerar att lägsta golvnivå för ny byggnation ska vara minst +3,2 meter i RH2000. Byggnader, underjordiska garage samt tekniska installationer ska grundläggas med vattentät konstruktion upp till samma nivå. Sådana byggnader som av tillgänglighetsskäl inte kan utföras med sockel ska förses med teknisk konstruktionslösning i entré för skydd mot tillfällig havsnivåhöjning.

Kajkonstruktioner förses med backventiler så att bland annat skyfallsvatten kan lämna området men så att höga havsvattennivåer inte tränger in.

Miljönämnden anser att detaljplanen på ett föredömligt vis skapar förutsättningar för anpassning och resiliens mot stigande havsvattennivåer.

Miljönämnden önskar emellertid att det ska framgå under rubriken tekniska genomförande-frågor – kaj, s.44, att konstruktion av kaj klassas som vattenverksamhet enligt miljöbalkens 11 kapitel. Detta är en viktig genomförande-fråga eftersom en eventuell miljöprövning kan påverka tidplanen för utbyggnad. Efter dialog med länsstyrelsen bör det tillföras planbeskrivningen huruvida kajkonstruktionerna omfattas av anmälnings- eller tillståndsplikt. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Inför granskningen har en kompletterande markundersökning gjorts inom området, inklusive kompletterande grundvattenprover. Kompletterande undersökningar i form av rutnätsprovtagningar har också genomförts inom den tänkta förskolefastigheten (utanför planområdet) och på framtida gatumark, gränsande till denna (inom planområdet). Utredningarna visar på förekomst av föroreningar av olika föroreningsnivåer och på olika djup inom området. En blyförorening norr om den befintliga förskolan har avgränsats. Åtgärder kommer att krävas inom området, men marken bedöms kunna göras lämpligt för de planerade ändamålen. Planbeskrivningen har kompletterats gällande resultatet av utredningarna.*
- 2. Vid byggnation inom området kommer grundvattensänkningen endast att vara tillfällig, inte permanent. Schaktning under grundvattenytan planeras ske inom spont, eventuella föroreningar i vattnet kommer att renas och ett grundvattenkontrollprogram kommer att genomföras med regelbundna provtagningar. Mot bakgrund av detta bedöms allmänna och enskilda intressen inte skadas och undantagsparagrafen i 11 kapitlet 12 § miljöbalken därmed vara tillämplig. Hantering av länshållningsvatten kommer att beskrivas i kommande anmälan om anhjälpandeåtgärd, men det bedöms inte behövas någon anmälan eller tillståndsprövning avseende vattenverksamhet. Information om detta har tillförts planbeskrivningen.*
- 3. Den konstruktion av kaj som kommer att utföras utgör renovering av befintlig kaj. Malmö stad kommer att behöva anmäla detta arbete till länsstyrelsen, i enlighet med miljöbalken, 11 kapitlet. Liknande renoveringsarbeten har hanterats på detta sätt i Malmö sedan 2004. Ett anmälningsärende till länsstyrelsen, som består av Malmö stads framtagande av anmälan samt länsstyrelsens hantering av ärendet, tar två till tre månader. Information om detta har lagts till i planbeskrivningen.*

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden, diarienummer SBN-2021-420-135:

Yttrande

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden har två generella synpunkter på detaljplanen: äldreperspektivet och tillgänglighet. I övrigt ställer sig nämnden huvudsakligen bakom innehållet i detaljplanen men det vore önskvärt om planen kunde möjliggöra för lokaler där det kan bedrivas vård eftersom det kan inkludera vårdboenden och andra inrättningar som är aktuella för nämndens målgrupp. **(1)** Eftersom närhet till service prioriteras högt av äldre är det också positivt att nybyggnationerna kommer att ge förutsättningar för centrumverksamhet i bottenplan (Strategi för äldres boende 2018–2022 (STK-2017-1246), s. 26.).

Äldreperspektivet

Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden ser det som en stor brist att äldre som grupp inte alls omnämns i detaljplanen, särskilt då planläggningen motiveras med behovet av fler bostäder samt att den planerade bebyggelsen nämner olika slags boendeformer utom boende för äldre. I Malmö kommer åldersgruppen 65–79 år öka med nästan 14 procent fram till 2032, och de som är 80 eller äldre kommer öka med nästan 31 procent (Befolkningsprognos Malmö stad 2022-2032). I *Strategi för äldres boende 2018–2022* har kommunfullmäktige identifierat bostadsförsörjningen för äldre som ett av de viktigaste områdena för att klara den kommande ökningen av antalet äldre i befolkningen (Strategi för äldres boende 2018–2022 (STK-2017-1246), s. 2.). Äldreperspektivet är därför högst relevant och behöver inkluderas i samtliga detaljplaner. **(2)**

Tillgänglighet

Det är positivt att detaljplanen innehåller rubriken ”Tillgänglighet” och att där fastslås att planområdet har goda förutsättningar att vara väl tillgänglighetsanpassad. Hälsa-, vård- och omsorgsnämnden vill även framföra vikten av att eventuella bostäder som byggs är tillgänglighetsanpassade, för att möjliggöra för personer med olika typer av funktionsnedsättning att nyttja bostäderna. Att samtliga bostäder är tillgänglighetsanpassade möjliggör för personer att bo kvar i sin bostad även efter att personen fått ett förändrat behov eller nedsatt funktion. Bostäderna blir på så sätt mer användbara för samhället, då alla bostäder kan användas av alla oavsett behov. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Bestämmelsen om centrumverksamhet möjliggör vissa typer av vårdrelaterade verksamheter, exempelvis vårdcentral. Planförslaget har kompletterats med bestämmelsen D₁ – Vårdboende, för att tydliggöra att även boendeformer med ett större vårdinslag får finnas i vissa byggrätter. Det är dock upp till fastighetsägaren om man vill bygga ett sådant eller inte.*
2. *Området planeras för att bli en god livsmiljö för såväl yngre som äldre. Tillgång till park, trygga gång- och cykelvägar, fönster och entréer som vänder sig mot allmän plats och bidrar med ”ögon på gatan” är exempel på aspekter som är positiva för alla, inklusive äldre.*
Planbeskrivningen har kompletterats med avseende på olika boendeformer för äldre och vårdbehövande.
3. *Detaljplanen möjliggör tillgänglighetsanpassade bostäder men hanterar inte frågan i övrigt. Detta sker i samband med bygglovsprövningen.*

Förskolenämnden, diarienummer SBN-2021-420-136:

Yttrande

Förskolenämnden är positiv till att förslaget innefattar en större förskola inom detaljplanområdet. Förskolenämnden vill framhålla att den förskola som innefattas förslaget ingår i den långsiktiga plan som styr etableringen av nya förskolor i Västra Hamnen. Förskolan

planeras ha ca 240 platser och kommer att ersätta en befintlig paviljongförskola inom området som idag har ca 110 platser (Gröna Dockans förskola). Den planerade dimensioneringen är i överensstämmelse med förslaget till detaljplan.

Friyta

Av planbeskrivningen på sidan 16 framgår att friytan är beräknad till ca 25 kvm per barn. Enligt stadsbyggnadskontorets riktlinjer (uppdaterade 2021-12-16) är 25 kvm per barn tillräckligt utifrån de förutsättningar som råder i planen. Av planbeskrivningen framgår "Om förskolan ligger intill – eller på kort promenadavstånd till – en lättillgänglig allmän grönyta, gäller kravet om minst 25 kvm per barn. Den nu föreslagna förskolegården ligger i mycket nära anslutning till en park, endast avskild från denna av en gång- och cykelväg."

Buller

Förskolenämnden anser att tydliggörande behövs när det gäller de bullerberäkningar som finns i förslaget. Bedömningen är att vissa bullerberäkningar inte är aktuella, eftersom de innefattar delar av byggnad som inte finns eller kommer att finnas framöver. Det gäller norr om den planerade förskolan vid Östra Varvsgatan, där det anges byggnation som inte finns idag. Förhållandet kan innebära att bullerplank behöver sättas upp i motsvarande eller längre sträckning. Förslaget påvisar att det inte får finnas bullerplank i öster på förskolegården, vilket kan vara olyckligt eftersom behovet visat sig föreligga i andra detaljplaner i liknande situationer. Förskolenämnden vill lyfta en farhåga att det finns risk för spridning av buller både från anliggande gator i norr och söder, in via gång- och cykelvägar i förskolegårdens östra del. Möjligheten att bygga bullerplank en bit in på gården behövs därför i den östra delen. (1)

Gång- och cykelvägar

Det bedöms som olyckligt att anknytningarna från bostäder m.m. i öster till förskolans gård inte har en egen gång/cykelbana. Vårdnadshavare och barn måste färdas via blandtrafik (gul linje, sidan 17) för att nå förskolan i öster. Önskvärt är att denna gata hade utformat likt gaturummet närmast förskolan (orange linje). Förskolenämnden vill betona vikten av att tryggt och säkert kunna ta sig till och från förskolan. (2)

Markens anordnande och vegetation

Förskolenämnden motsätter sig inte åtgärden för att hantera skyfall, som innebär att 450 kvm skall vara minst lägre än lägsta marknivå. Det ses dock som angeläget att betona vikten av att denna yta anordnas och dräneras så att inte vatten blir stående på förskolegården. Sistnämnda kan innebära en säkerhetsrisk. (3)

Parkering

Det är positivt att parkering för både cykel och bil finns med i planeringen och att denna är i markplan. Det är viktigt att den avsatta ytan n₂, har tillräcklig area för att kunna inrymma 27 bilplatser och att den beräknade totalytan för parkering, samt utemiljö om 6 000 kvm kan inrymma de 140 cykelplatser som planeras. Annars kommer inte kravet om minst 25 kvm/plats att kunna hanteras. (4)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

2. *Utformningen av gatan är inte fastställd än, men gatan kommer sannolikt att utformas med plantering och annan möblering som håller hastigheterna som bidrar till att hålla nere hastigheterna. Trafikmängderna kommer också att vara relativt låga. I höjd med parken kommer oskyddade trafikanter också kunna röra sig på gångbanor inom parken.*

Utöver möjligheterna att röra sig genom området finns också möjlighet att ta sig till förskolan (som planeras inom detaljplan 5899) via de cykelbanor som kantar de större gatorna som kringgärdar området.

För övriga synpunkter i yttrandet hänvisas till samrådsredogörelse hörande till DP 5899.

Serviceämnden, diarienummer SBN-2021-420-141:

Serviceämnden ställer sig positiv till detaljplanens syfte men kan konstatera att stadsbyggnadsnämnden står inför en rad utmaningar för att tillgodose olika behov såsom; barnperspektivet, angöring och tillgänglighet för driftsfordon, verksamheter och varuleveranser, kollektivtrafiklösningar med mera. Serviceämnden önskar trots allt att planen även skapar förutsättningar för god vinterväghållning inom planområdet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Frågan om vinterväghållning har inte studerats specifikt i planarbetet men kommer att bevakas i kommande projektering av området.

VA Syd – vatten och avlopp, diarienummer SBN-2021-420-55:

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

Pågående förtätning av staden är en utmaning för alla, men framtagning av nya detaljplaner innebär samtidigt en möjlighet att bättre kunna hantera pågående och framtida klimatförändringar. Om vi kan bygga robust och hållbart, så bidrar det till att städer och orter kan fortsätta växa genom förtätning utan att orsaka problem som kan bli kostsamma ur samhällsekonomisk synpunkt. En förutsättning för hållbar utveckling är att alla bidrar och känner ansvar för att åstadkomma en robust och hållbar stad. Fördelningen allmän platsmark/kvartersmark är ca 30/70, därför har det mycket stor betydelse att insatser för att ta hand om vatten utförs även på kvartersmark. På <https://platsforvattnet.vasyd.se/> finns det många goda exempel. Även regeringens etappmål för Dagvattenhantering i ny eller ändrad bebyggelse inom ämnet Hållbar stadsbebyggelse belyser vikten av att alla ska ta ansvar för dagvattnet.

”Ansvaret för en hållbar dagvattenhantering delas av flera aktörer i samhället, bland annat den kommunala va-huvudmannen, fastighetsägare, verksamhetsutövare som byggföretag, väghållare och andra aktörer. Även järnväghållare och väghållare på nationell nivå berörs. Utöver rollen som va-huvudman har kommunerna, i egenskap av planmyndigheter, ett särskilt ansvar men för att nå etappmålen behövs samverkan mellan kommuner och andra aktörer.”

”Med en hållbar dagvattenhantering avses en hantering som reducerar dagvattenavrinningen i samhället på ett ändamålsenligt sätt. Initialt bör uppkomsten av ytavrinning i bebyggda miljöer förebyggas, exempelvis genom att minska andelen hårdgjorda ytor. Den hållbara hanteringen innebär även att dagvattnet fördröjs så nära källan som möjligt och vid behov renas. Naturbaserade lösningar som till exempel gröna tak, öppna dagvattendammar eller parkmark bör nyttjas där så är lämpligt för att hantera dagvatten.

Läs mer om etappmålet här: <https://www.sverigesmiljomal.se/etappmalen/dagvattenhantering-i-ny-eller-andrad-bebyggelse/>

Bestämmelsen GATA₂/P₂ får inte förhindra att VA-ledningar kan anläggas. Djupet mellan dessa samt andra tekniska förutsättningar måste stämmas av. **(1)**

VA SYD är mycket positiva till ambitionerna om grönytefaktor och visionen om ”Gröna Dockan”.

Det stämmer att det finns befintligt VA-ledningsnät i Östra Varvsgatan och Dockgatan. Enligt kap 3.4 i planbeskrivningen kommer nya fastigheter att bildas inom Kranen 5. VA SYD behöver upprätta en förbindelsepunkt (VA-anslutning/servis) till respektive fastighet. Om varje kvarter i planerad struktur kommer bli en egen fastighet behöver VA SYD lägga

ledningarna i nästan alla lokalgaror enligt tidigare diskussion i planarbetet. Projektering bör ske tillsammans med gata och andra ledningsägare. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Bestämmelsen GATA₂ och P₂ har utgått eftersom det inte längre är aktuellt med passager mellan underjordiska garage.
2. Inför granskningen har en förprojektering tagits fram där olika möjliga lösningar för ledningsdragningar har studerats. VA Syd har varit involverat i arbetet, och kommer att vara det även i den fortsatta detaljprojekteringen av området.

Räddningstjänsten Syd, diarienummer SBN-2021-420-71:

Räddningstjänsten Syd har tagit del av insända handlingar och har följande synpunkter:

Riskhänsyn

Inget att erinra.

Brandvattenförsörjning

Brandposter finns utmed Östra Varvsgatan och Dockgatan vilka täcker stora delar av området. Beroende på hur entréer till framför allt kvarter B planeras kan området behöva kompletteras med brandposter enligt publikation P114 Distribution av dricksvatten. Texten angående avstånd mellan brandposter, uppställningsplatser och angreppspunkter på sidan 43 under stycket Brand är korrekt angiven men Räddningstjänsten Syd önskar att det framgår vem som ska bekosta eventuella nya brandposter framgår av planbeskrivningen. (1)

Insatstid

Området ligger inom normal insatstid.

Räddningstjänstens tillgänglighet

Om uppställningsplatser förläggs på allmän platsmark bör utformningen stämmas av med fastighets- och gatukontoret för att säkerställa att åtkomlighet kan garanteras över tid.

Under rubriken Brand på sidan 43–44 står en beskrivning om utrymning. Räddningstjänsten Syd önskar att följande mening stryks:

För radhusbebyggelsen norr om parken kan utrymning ske med hjälp av bärbar stega.

Detta då trädplanteringar även kan påverka möjligheten att ställa upp bärbara stegar samt att radhus ofta klassificeras som byggnadsklass Br2 vilka inte får utrymmas med hjälp av räddningstjänsten. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Det finns inte lagstadgat eller avtalat formellt om vilken organisation som bekostar nya brandposter. I första hand kommer kostnaden dock belasta VA Syd, som brukar bekosta brandposter på det kommunala ledningsnätet.
2. Meningen har tagits bort. Radhus/småhus är inte längre aktuellt inom området.

Tillgänglighetsrådgivaren, Malmö stad, diarienummer SBN-2021-420-57:

Då platsen kräver särskilda åtgärder ur ett översvämningsperspektiv är det även viktigt att beakta alla ska kunna ta sig runt i området och nå dess entréer oavsett funktionsförmåga.

För att kunna uppfylla kraven om tillgänglighet och användbarhet kan till exempel entréer till bostäder eller lokaler behöva förses med ramper och trappor. Det är viktigt att detaljplanen möjliggör för ramper och trappor inom kvartersmark. (1)

Parkering för rörelsehindrades fordon samt angöring ska kunna ordnas inom 25 m från en tillgänglig och användbar entré till arbetslokaler, bostäder och publika lokaler. Förslagsvis

tillåts parkering för rörelsehindrades fordon på gårdarna. Vid lokaler i bottenvåningen är det även viktigt att beakta möjligheten att kunna angöra med taxi och färdtjänst. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planbestämmelsen om prickmark reglerar bara byggnader och utgör inget hinder för anläggande av ramper och trappor.*
2. *Planbestämmelsen om att markparkering generellt inte är tillåten gör undantag för parkering för rörelsehindrades fordon. Det är därmed tillåtet att anordna parkering för rörelsehindrades fordon på kvartersmarken.*

VA Syd - avfall, diarienummer SBN-2021-420-77 samt SBN-2021-420-124:

I planbeskrivningen anges att avfallshantering ska ske på kvartersmark i exempelvis miljöhus eller miljörum inom respektive kvarter.

Samtliga gårdar i planförslaget, förutom förskolegården, utgörs av mark som inte får bebyggas -*Marken får inte förses med byggnad, undantaget balkong och burspråk.* Detta innebär att det inte är möjligt att uppföra miljöhus på bostadsgårdarna, utan avfallslösningen måste placeras inuti bebyggelsen. (1)

I förslag till ny lagstiftning (miljödepartementets promemoria M2021/0218), övergår ansvaret för insamlingen av förpackningsmaterial till kommunen, och det ställs krav på att insamlingen av samtliga åtta fraktioner sker fastighetsnära. Förslaget har varit ute på remiss och beslut förväntas under 2022.

Vid planeringen av avfallsutrymmen är det viktigt att de utformas för fullständig sortering.

VA SYD förespråkar att miljöhusen om möjligt dimensioneras så att tömning inte behöver ske oftare än en gång per vecka. Tätare tömningsintervall innebär en högre trafikbelastning och även en högre avfallsavgift.

För att minska inflödet av avfall i systemet är det en fördel om det även avsätts plats för återbruk och delningsfunktioner.

VA SYD bistår gärna med rådgivning gällande dimensionering av avfallslösningen. (2)

Utifrån plankartan ser bebyggelsen ut att kunna angöras med avfallsfordon från omkringliggande gator, men angöringen behöver studeras vidare i det fortsatta arbetet med detaljplanen för att säkerställa tillgängligheten. Hämtningsplats för kärl ska vara belägen så nära uppställningsplats för hämtningsfordon som möjligt och avståndet får inte överstiga 50 meter. Backrörelser ska undvikas, i synnerhet i anslutning till förskolan. (3)

Beteckningen C -Centrum medger restaurangverksamhet. Om det i framtiden etableras restauranger med fettavskiljare måste angöring och uppställningsplats för tömningsfordon säkerställas i anslutning till fettavskiljarens anslutningspunkt. Avståndet mellan anslutningspunkten för fettavskiljare och avfallsfordonet ska vara så kort som möjligt, och inte överstiga 10 meter. (4)

Texten under rubriken 2.10 Teknisk försörjning Avfallshantering, föreslås kompletteras med följande text. *Avfallshanteringen ska lösas i enlighet med gällande renhållningsordning.* (5)

VA SYD är gärna delaktiga i den fortsatta planeringen av avfallshanteringen i planområdet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Skrivningen om miljöhus har tagits bort.*
2. *Detaljplanen möjliggör avfallshantering enligt önskemål men styr inte frågan om antal fraktioner, ytor för återbruk och så vidare.*

3. *Avfallsfordon kommer att kunna angöra i gatorna inom området. Svängradier har studerats för att säkerställa att avfallsfordonen och liknande kommer att kunna ta sig runt. Frågan bevakas vidare i den fortsatta projekteringen av gatorna.*
4. *Om det blir aktuellt med restaurangverksamheter inom området kommer frågan om angöring och uppställningsplats för fettavskiljare bevakas i bygglovsskedet.*
5. *Planbeskrivningen har kompletterats enligt önskemål.*

Region Skåne - regionala utvecklingsnämnden, diarienummer SBN-2021-420-139:

Region Skåne ser positivt på att Malmö stad möjliggör förtätning med blandad bebyggelse i ett läge med goda kollektivtrafikförbindelser. Det går i linje med antagandehandling till *Regionplan för Skåne 2022–2040* som framhåller betydelsen av förtätning samt att prioritera bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen.

I detaljplanen föreslås att busshållplatsen för MalmöExpressen (MEX) linje 5 på östra sidan av Östra Varvsgatan flyttas söderut i samband med planens genomförande. Samtidigt planerar Malmö stad en kollektivtrafikbro över Södra Varvsbassängen där en ny hållplats ska byggas för MEX linje 5 som ska trafikera kollektivtrafikbron mot Stora Varvsgatan. Region Skåne anser att hållplatserna på MEX linje 5 från bron till Ubåtshallen behöver ses över. Att flytta en hållplats längre söderut påverkar busslinjens uppehållsbild vilket innebär att ett mer lämpligt alternativ kan vara att slå ihop hållplatserna Ubåtshallen och Stapelbäddsparken.

I handläggningen av detta ärende har enheten för regional planering, Regionfastigheter samt Skånetrafiken deltagit. Beslut fattas med stöd av regionala utvecklingsnämndens beslut 2019-01-31 § 11, reviderad 2021-09-23, § 94.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planbeskrivningen har justerats och anger nu att busshållplatsen istället ska flytta något norrut, i enlighet med yttrandet från Tekniska nämnden.

Övriga remissinstanser

Nordion Energi AB, diarienummer SBN-2021-420-45:

Nordion Energi, där Weum Gas AB och Swedegas AB ingår, har tagit del av inkomna handlingar i ovan rubricerat ärende. Weum Gas har avkopplade distributionsledningar för energigas inom planområdet.

Weum Gas vill informera om att inom planområdet finns äldre avkopplade ledningar i osäkert läge, se bifogad karta där ledningarna är markerade med rosa färg (Stadsbyggnadskontorets kommentar: kartan finns diarieförd tillsammans med yttrandet). Ledningar kan demonteras av exploatör i samråd med områdesansvarig på Weum Gas och kontakt sker via vår kundtjänst. Vid demontering ska inmätning ske vid avkopplingsställena av exploatören och redovisas till Weum Gas för dokumentation i kartsystem.

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

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Planbeskrivningen har kompletterats med karta och information.

E.ON Energiinfrastruktur AB, diarienummer SBN-2021-420-49:

E.ON Energiinfrastruktur AB (EIS) har tagit del av inkomna handlingar i rubricerat ärende.

EIS har fjärrvärmeledning och fjärrkyla ledningar som ligger inom planområdet, se bifogad skiss. (*Stadsbyggnadskontorets kommentar: kartan finns diarieförd tillsammans med yttrandet*)

Norr om EONs fjärrkyla pumpstation, vid kajen har EON ett intagsgaller som behöver rensas 2 ggr per år. Då behövs åtkomst från kajkanten. Åtkomst till anläggningen, dagligt med bil (parkeringsmöjlighet/lastning i närheten?), lastbil ca varannan vecka under sommarmånaderna (maj-augusti) gäller även under byggperioden. **(1)**

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

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

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. **(2)**

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

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Åtkomsten till pumpstationen har studerats och tagits hänsyn till i den förprojektering som gjorts och kommer att tas hänsyn till i kommande detaljprojektering.*
2. *Av planbeskrivningens genomförandekapitel framgår sedan tidigare att eventuell ombyggnation av ledningsnätet som en konsekvens av detaljplanens genomförande ska bekostas av exploatören.*

Dialog kring genomförandet och påverkan på ledningsägarna kommer att föras mellan exploatör, ledningsägare och i relevanta fall kommunen i samband med utbyggnaden inom området. För att undvika konflikt med fjärrvärme- och fjärrkylaledning i Dockgatan har kvartersgräns och bebyggelse skjutits västerut.

Skanova Access AB, diarienummer SBN-2021-420-50:

Skanova har markförlagda teleanläggningar inom detaljplaneområdet.

Skanova önskar att så långt som möjligt behålla befintliga teleanläggningar 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 Nätcenter för det aktuella området på tfn (vxl): 020 - 50 50 00

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Av planbeskrivningens genomförandekapitel framgår sedan tidigare att eventuell ombyggnation av ledningsnätet som en konsekvens av detaljplanens genomförande ska bekostas av exploatören.

Hyresgästföreningen, diarienummer SBN-2021-420-51:

Hyresgästföreningen Malmö Västra ser positivt på förslaget till detaljplan. Malmö är i ett stort behov av nya bostäder och detaljplanen föreslår tillkomsten av nya lägenheter.

Vi tycker att det är viktigt att minst en lokal i bottenvåning reserveras till föreningslivet för att fungera som lokal mötesplats vilket är speciellt viktigt under vinterhalvåret. **(1)**

För att säkerställa att lägenheterna kommer att vara av varierande storlek vill vi att andelen lägenheter av olika storlekar ska regleras i en egenskapsbestämmelse för användningen bostäder. Detta främst för att se till så att det även byggs stora lägenheter. **(2)** Det bör även övervägas om en del av lägenheterna ska byggas som studentlägenheter då planområdet ligger nära Malmö Universitet. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Lokalerna som det ställs krav på inom området regleras med användningsbestämmelsen C – Centrum. Denna användning rymmer bland annat föreningslokaler. Centrumändamålet är även tillåtet, men inte tvingande, i andra delar av bebyggelsen. Eftersom detaljplanen ska kunna fungera under lång tid bedöms det inte lämpligt att precisera centrumändamålet ytterligare till exempelvis lokaler för föreningsliv. Huruvida det blir aktuellt med den typen av verksamheten blir en fråga för fastighetsägaren och eventuella föreningar.*
- 2. En detaljplan ska inte reglera mer än nödvändigt. För att detaljplanen ska vara flexibel och kunna fungera under lång tid bedöms det inte rimligt att reglera lägenhetsstorlekarna inom området. Med tanke på läget i staden och de olika förutsättningarna för bostäder inom området kan det antas att beståndet kommer att bestå av lägenheter i olika storlekar.*
- 3. En detaljplan kan inte reglera upplåtelseformen för bostäder. Eftersom marken är privatägd kan kommunen inte heller styra frågan i en markanvisningsprocess. Fastighetsägaren kommer inför utbyggnaden att avgöra vilka typer av boendeformer och lägenheter som kommer att byggas inom området. Eftersom marken ägs av byggaktörer som främst utvecklar bostadsrätter är det dock sannolikt att det är detta som är mest aktuellt inom området.*

Swedavia, diarienummer SBN-2021-420-56:

Detaljplan för del av fastigheten Kranen 5 m.fl. i Västra Hamnen i Malmö, har ingen påverkan på Malmö Airport.

Swedavia har därmed ingen erinran mot rubricerat samråd.

E.ON Energidistribution, diarienummer SBN-2021-420-60:

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

Inom området har E.ON markförlagda låg- och mellanspänningskablar i osäkert läge, se bifogad karta. (Stadsbyggnadskontorets kommentar: kartan finns diarieförd tillsammans med yttrandet)

Kablarnas exakta lägen måste säkerställas innan markarbete påbörjas. Kabelvisning beställs kostnadsfritt i fält via vår kundsupport 0771-22 24 24, se även 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. (1)

Transformatorstation

E.ON kan inte i samrådshandlingarna finna några effektbehov, och har därmed gjort ett generellt antagande/uppskattning över mängd bostäder-, kontor - och verksamheter som kommer etableras inom planområdet. Utifrån dessa antaganden - samt att vi förutsätter att uppvärmning sker med annat energislag än el, så krävs fyra stycken nätstationer inom plankartan för att försörja området.

E.ON noterar två områden i planen som är tänkta till nätstationer. För det E-områdena som utlagts i plankartan visar plankartans bestämmelser endast "*Tekniska anläggningar*". E.ON yrkar på att E-området för vår transformatorstation preciseras (enligt riktlinjerna i Boverkets allmänna råd om planbestämmelser) och istället får beteckningen "*E₁. Transformatorstation*" och att fjärrkylan får t.ex. beteckning "*E₂-fjärrkyla*". Detta gör beskrivningen inom planen mer tydlig och harmoniserar mer med andra planer inom staden. (2)

Enligt Elsäkerhetsverkets starkströmsföreskrifter måste en starkströmsanläggning vara utförd enligt god elsäkerhetsteknisk praxis, vilket bland annat innebär att den ska vara utförd enligt svensk standard. Av svensk standard SS-EN 61936-1 samt tillhörande Handbok SEK 438, utgåva 2, framgår att minsta tillåtna avstånd mellan transformatorstation i byggnad och brännbar byggnadsdel eller brännbart upplag är 5 meter. SS-EN 61936-1 föreskriver också att nätstationer ska placeras så att de rimligtvis inte skadas av vägfordon, samt att tillräckligt utrymme för normal drift och underhåll ska säkerställas.

Av planbeskrivningen framgår det att en dubbel transformatorstation är tänkt att placeras i anslutning till den planerade förskolans parkering. Parkeringens utformning får ej utformas så att drift och underhåll av transformatorstationen försvåras. Det måste finnas plats att öppna dörrar till transformatorstation samt att det måste finnas en utrymningsväg. Därav ser E.ON att man inte anlägger p-platser precis bredvid stationen, vilket bör framgå planbeskrivningen. (3)

I handlingar föreslås att inom varje byggrätt ska finnas utrymme för två nätstationer. Byggrätten vid parkering på förskoletomten är för liten och behöver utökas till minst 10x6m för att kunna inrymma placering för två nätstationer. Alternativt behöver denna byggrätt delas upp i två separata byggrätter med en nätstation vardera och behöver då vara minst 9x6m. Byggrätt norr om kvarter B är 10x6m enligt mätning på samrådsplankartan, och är enligt vår mening tillräcklig för placering av två nätstationer. (4)

Elektromagnetiska fält

E.ON önskar att nedan stycke förs in i planbeskrivningen:

"För att kunna försörja den planerade bebyggelsen inom planområdet med el behövs ett antal nätstationer.

Kring en elanläggning finns ett elektriskt och ett 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." (5)

Övrigt

Eventuella kostnader i samband med planens genomförande så som flyttningar eller ändringar av våra befintliga anläggningar bekostas av exploitören, vilket bör framgå av genomförandebeskrivningen. (6)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Planbeskrivningen har kompletterats gällande ledningarna i osäkert läge.*
2. *Planhandlingarna har justerats så att områdena regleras som Nätstation respektive Fjärrkylaanläggning.*
3. *Dialog har förts med E.ON gällande förhållandet mellan dubbelnätstationen, parkeringen och gatan. Avgränsningen av förskolegården respektive området för nätstation samt nätstationens tänkta placering mot gatan möjliggör tillgänglighet enligt E.ONs önskemål.*
4. *Planförslaget har justerats enligt önskemål.*
5. *Av planbeskrivningen framgår sedan tidigare att försiktighetsprincipen ska tillämpas vid placering av nätstationer. De nätstationer som planeras kommer att ha goda förutsättningar att placeras minst fem meter från annan byggnad.*
6. *Detta framgår sedan tidigare av planbeskrivningens genomförandekapitel, rubrik 4.3.*

Postnord, diarienummer SBN-2021-420-60:

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

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

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

Kontakta PostNord i god tid på utdelningsförbättringar@postnord.com för dialog gällande godkännande av postmottagning i samband med nybyggnation eller förändring av befintlig detaljplan.

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

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Frågor om posthantering hanteras inte i detaljplanen utan i samband med genomförandet av planerad bebyggelse.

P-Malmö, diarienummer SBN-2021-420-72:

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

Våra synpunkter

Parkering Malmö stödjer förslaget med parkering i underjordiska garage inom planområdet.

Vi undrar om beräkning har gjorts var de ca. 250–300 bilar som parkerar inom planområdet idag skall parkera.

I övrigt har vi inga synpunkter på samrådshandlingen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Befintliga markparkeringar inom planområdet är inte knutna till några bostäder eller arbetsplatser i området genom bygglov och/eller avtal om nyttjande. De kan därför antas nyttjas av boende och verksamheter i närområdet, eventuellt i stället för platser som finns tillgängliga på kringliggande fastigheter i underjordiska garage eller parkeringshus. Eftersom respektive fastighetsägare ansvarar för att anordna parkeringsplatser för fastighetens behov hänvisas de boende, anställda och besökare som nyttjar markparkeringen inom planområdet till den parkering som den "egna" fastighetsägaren anordnar. Parkeringsbehovet knutet till den befintliga förskolan inom området kommer att ersättas av det behov som den nya, större förskolan (som numera planeras som en separat detaljplan, DP 5899) ger upphov till. Detta behov kommer att tillgodoses genom den markparkering som planeras inom planområdet för DP 5899, samt genom nyttjande av parkeringsplatser i närliggande parkeringsanläggningar.

Sakägare enligt fastighetsförteckning

Eftersom liknande synpunkter har framförts i ett flertal yttranden har svar på synpunkterna samlats ämnesvis efter redovisningen av de inkomna yttrandena, under rubriken "Samlade kommentarer". Som svar på respektive yttrande finns en hänvisning till de ämnesvisa svar som är relevanta. I de fall synpunkter framförts som inte besvarats i de samlade svaren besvaras dessa separat under respektive yttrande.

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 21, fastigheten Dockporten 4, diarienummer SBN-2021-420-53:

Jag är emot förslaget till detaljplan.

Det saknas idag parker i Västra Hamnen. Det finns några få grönområden, men oerhört få parker med träd. Parken som planeras inom området är enligt mig alldeles för liten. Därför hade jag önskat att hela ytan blev grönområde (à la Kungsparken eller Slottsparken) och kajplatser. **(1)**

Dessutom är gatorna till och från Västra Hamnen redan idag överbelastade med långa bilköer på morgonen/kvällen som även kraftigt påverkar oss som går och cyklar. Det byggs på flera andra håll i Västra Hamnen (och närliggande Varvsstaden) ännu fler bostadshus, vilket kommer förvärra trafiksituationen ännu mer. Att då planlägga för att bygga fler bostadshus, kontor och parkeringar känns verkligen inte som en god idé i en av stadsdelarna i "parkernas stad" som saknar just en stor park. **(2)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".*
- 2. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrik "Trafik och tillgänglighet".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-62:

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-65:

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 53A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-70:

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 49 A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-78:

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 49, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-95:

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-110:

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-111:

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-120:

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51 samt Dockgatan 49A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-132:

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-133:

Ovanstående har skickat in skrivningar som är identiska eller snarlika. Dessa presenteras därför som ett samlat yttrande (stadsbyggnadskontorets kommentar).

Som inledning till denna detaljplan behöver man ha en öppen dialog med Stadsbyggnadskontoret kring hur tankegångarna går för att planera och skapa en attraktiv stad.

Västra Hamnen som idag representerar området för hur en stad kan attrahera invånarna i Malmö samt utsocknes företag som överväger etablering i Malmö behöver i sin visions samtliga beståndsdelar hänga ihop vilket skapar grund för en inflyttning av människor och som i direkt förlängning genererar goda skatteintäkter.

En stadsplanering skall vara utformad så att man får en vision av helheten från alla olika vinklar och inte mötas av en mur med höga hus i ytterkanterna. I normalt planerande har man höga hus i bakgrunden med en 'Skyline' som växer i höjd inåt staden. Detta har Malmö stad och Stadsbyggnadskontoret nu fantastiska möjligheter att förverkliga i det kommande Nyhamnsområdet.

För att vara tydlig, här finns det ett helt blankt papper att bygga visionen ifrån.

Den nu framlagda detaljplanen för vidare byggnation i Västra Hamnen tyder inte på ett genomtänkt förslag där fastigheten Kranen 5 står med ett torn på 15 våningar när majoriteten av byggnaderna i omgivningen ligger runt 6 våningar i höjd. En planering och förslag som detta skapar bara irritation för kringboende som hamnar i skugga och insyn.

Risken ökar markant för att ett stabilt skatteunderlag väljer att flytta från området i närtid vilket i förlängningen leder till att området tappar sin attraktionskraft. Det skapar också en förfulande vy från havet som endast utgörs av höga byggnader och inte en helhet som en stad skall ge i sitt första intryck. **(1)**

Barnfamiljer lockas ej heller till Västra Hamnen i förlängningen dels på grund av försämrade transportvägar, samt svårigheter med parkering i garage då det endast finns en bråkdel av platser till förfogande på de tomtytor man bygger på. Visionen av ett cyklande Malmö är behjärtansvärt i miljöhänseende men också feltänkt när elbilar får sitt stora genombrott vilket ligger inom detaljplanens projekt- och färdigställandetid. Klarar man inte kommunikationerna så skapar man inte attraktion.

Malmö stad som helhet brottas mycket med att attrahera både företag och människor som kan ge ett skatteunderlag som jämnar ut helheten för Staden. Attraktion skapar man inte genom att missa i planeringen för förflyttning av boende till och från områdets arbetsplatser under rusningstider morgon och kväll. **(2)**

Var finns i framtiden de grönområden som behövs för den ökade population man eftersträvar för att skapa skatteintäkter? Här har Malmö Stad en unik möjlighet att ytterligare stärka Västra Hamnen samt det tilltänkta Nyhamnsområdet med ett grönt bälte som sträcker sig till Ribersborgsstranden som erbjuder cykelbanor och platser för rekreation. (3)

Många är nu skarpt kritiska till Malmö Stads fortsatta planering av Västra Hamnen som riskerar att skapa en utflyttning i stället för att vara ett attraktivt boende i framtiden.

Att det kortsiktig finns en vinning för Malmö Stad genom att bygga med en detaljplan som denna är en sak då byggrättsintäkterna per kvm är en engångsinbetalning. Här dock behöver man lyfta blicken eller som annars kommer att leda till färre ringar på vattnet med ett negativt resultat som följd (som beskrivits ovan) vilket leder till ökad avflyttning och som i sin tur leder till att området tappar i attraktionskraft.

Vi ber Er nu att beakta de redan boende i området Västra Hamnen genom att planera kommande byggnation i rätt höjd vilket är samma som det befintliga om 6 våningar och inte sväva ut som bara skapar irritation för befolkningen i området. (4)

Som förslag, skicka ut en enkät till samtliga boende i hela området för att skapa en bild av vad som behövs för att bibehålla dem som redan bor i området. Denna skall då innehålla frågor om kommunikationsmöjligheter, grönytor, kommande byggnation etc. (5)

Gör en ny planering över vår stad, gör den attraktiv samt ta till vara på den fantastiska möjligheten med Nyhamnsområdet utan att förstöra ett område som fortsatt kan förbli så bra som det är idag.

Med detta brev med synpunkter för detaljplan D5767, Kranen m.fl. i Västra Hamnen ser jag inget annat val än att motsätta mig denna plan. Leder detta inte till förändringar av föreslagna plan så kommer denna att överklagas om den blir antagen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation", "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt".*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Trafik och tillgänglighet" samt "Parkeering".*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".*
4. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation", "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt".*
5. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Process och dialog".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-63:

Med anledning av det förslag som presenterats avseende detaljplanen DP 5767 för Kranen 5 vill vi påpeka en rad konsekvenser som påtagligt negativt påverkar boendesituationen för oss och andra boende i BRF Dockporten.

Bebyggelse längs Dockgatan

- För den planerade bostadsbebyggelsen längs Dockgatans västra sida har man föreslagit bebyggelse med maximalt sex våningar plus en inskjuten takvåning med en nockhöjd på 23 m. Det är alltså en våning högre än både Brf Dockporten och Havsprinsen.

- Från Lilla Varvsgatan, där Dockgatan börjar och fram till och med Båghallarna är byggnaderna på den västra sidan av gatan antingen indragna 15–35 meter från gatan, eller endast 8-10 m höga (Båghallarna). I förslaget står det dessutom nämnt att man borde minska avståndet mellan den befintliga och nya bebyggelsen från 19 till 18 meter för att få ett större utrymme på gårdssidan i den nya bebyggelsen.

Ovan resulterar naturligtvis i ett mycket försämrat ljusinsläpp och avsevärda skuggeffekter på den östra sidan av Dockgatan, och en avsaknad av grönytor i närheten av gatan norr om Båghallarna. I övrigt anges i förslaget betydligt lägrenockhöjder för bebyggelsen längre västerut. Vid Östra Varvsgatan har enbart ett hus som vetter med gaveln mot gatan en föreslagen nockhöjd på 23 m. De övriga byggnaderna har nockhöjder mellan ca 15 och 21 m. Avståndet mellan bebyggelserna på ömse sidor om Östra Varvsgatan är säkerligen minst dubbelt så stort som avståndet vid Dockgatan enligt förslaget. Dessutom kommer den nya bebyggelsen öster om den befintliga och påverkar alls inte ljuset alls på samma negativa sätt som vid Dockgatan.

Föreslagna alternativ:

1. Alternativ 1 i denna del är att antingen ändra placeringen av den nya bebyggelsen mot Dockgatan på så sätt att byggnader med lägre nockhöjd även placeras ut mot Dockgatan, på samma sätt som det är för de nuvarande gatorna inom planområdet.
2. Alternativ 2 är att byggnaderna flyttas något mer österut för att harmoniera med hur den befintliga bebyggelsen är placerad längre söderut på Dockgatan.
3. Alternativ 3 är att placeringen av den större grönytan ansluter till Dockgatan för att få ett mer sammanhängande gångstråk från dockhamnen och bort mot Scaniaparken. (1)

15-våningshuset

- 15-våningshuset som ska placeras som sista hus på Dockgatans östra sida. Denna koloss till bostadshus ligger ytterligare något närmare Dockgatan än den ovan beskrivna bebyggelsen.
- Effekten av denna byggnad kommer att bli oerhörda skuggeffekter längs hela den norra fasaden av BRF Dockportens byggnad och stråket utanför. Liknande byggnader som Högmasten är både lägre och placerade öster om närliggande bebyggelse. Förvisso ligger Högmasten väster om bebyggelsen på Krankajen men avståndet är kanske 70 till 80 meter och Högmasten skuggar alltså inte tillnärmelsevis lika mycket som kommer bli fallet på Dockgatan. Inte heller det pågående Dockprojektet påverkar ljuset alls i samma omfattning med sin placering öster om befintlig bostadsbebyggelse och inklämd mellan två kontorshus i norr respektive söder.
- En så hög byggnad kommer med all säkerhet att påverka vindförhållanden både längs Dockgatan och längs kajen direkt norr om BRF Dockporten.

Det stod i underlaget att bygghöjden skulle maximeras till 21 m. Gathörn vid stråk kan markeras med högre bygghöjd. I fallet med 15-våningshuset är det vare sig ett gathörn eller maximerat till 21 m.

Föreslagna alternativ:

1. Alternativ 1 är att avsevärt minska nockhöjden. Förslagsvis så att den lägsta bebyggelsen vetter mot havet så att fler bostäder har havsutsikt.
2. Alternativ 2 är att ta bort byggnaden helt för att anlägga ett torg eller plantering som avslut på Dockgatan och koppla ihop stråket från dockhamnen och ytorna norr om Kranen 5 för att ansluta till Scaniaparken.

3. Alternativ 3 – kanske i kombination med alternativ 2 – placera 15-våningshuset mot Östra Varvsgatan, antingen i det södra eller norra hörnet i planförslaget. Som sagt byggnaden kommer då hamna 35 till 40 meter öster om befintlig bebyggelse i stället för 15 meter väster om befintlig bebyggelse. Dessutom skulle byggnaden, om den placeras i det södra hörnet, i princip enbart påverka verksamheter ljusmässigt, inte bostäder. **(2)**

De rent mänskliga och ekonomiska aspekterna

När vi bestämde oss för att flytta till BRF Dockporten var naturligtvis den framtida omgivningen ett oskrivet kort. Vi hade därför studerat Planuppdrag 1 och blivit stärkta i vårt beslut när Planuppdrag 2 tillkännagivits för ett år sen. Vi flyttade därför med gott hopp in i januari i år. Det goda hoppet förbyttes mot en i dubbel bemärkelse mörk framtidsutsikt i samband med tillkännagivandet av samrådet i maj. Inte nog med att vi på sikt kommer att beläggas med ett totalt mörker, våra planerade sommarkvällar i solen på balkongen och de fantastiska solnedgångar som vi fortfarande kan se går om intet och vi kan sannolikt se att värdet av vår bostad kommer att påverkas negativt. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt" samt "Parkens storlek och placering". Vad gäller tillgången till grönska längs Dockgatan har träd relativt nyligen planterats längs gatans västra sida. De nya kvarteren planeras också med förgårdsmark mot Dockgatan så att viss vegetation kan rymmas på förgårdsmarken, även om vegetation och trädplantering inte kan krävas i detaljplanen. Förutsättningarna för att mötet mellan kvarter och gata blir grönt är därmed bättre vid de nya kvarteren än vid byggnaderna på östra sidan av gatan som placerats i byggrättsgräns mot det som utgör gångbana.*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn", samt "Parkens storlek och placering".*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation" samt "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-64:

Vi har tagit del av planförslaget och har i huvudsak följande synpunkter.

Vi flyttade i januari 2022 från Kristianstad till Brf Dockporten och bor där i en lägenhet med en fantastisk utsikt över havet och med ett otroligt ljusinsläpp. I samband med köpet av lägenheten tog vi bl. a. del av de planeringar som då fanns tillgängliga avseende aktuellt område. Vi kunde då utläsa att, såsom vi uppfattade det, en större del av området var planerat för parkområde, vilket vi tyckte var oerhört positivt.

Det är med stor besvikelse vi nu tagit del av aktuellt planförslag.

Vi hade såklart räknat med att det skulle ske en viss bebyggelse inom området, men absolut inte av det slag som nu föreslås. **(1)**

Det vi framför allt reagerar på är att man nu i området planerar ett 15 våningar högt hus! Och alldeles särskilt reagerar vi på att man planerar att lägga denna höga byggnad allra längst ut mot havet! Hur tänker man här?? En sådan byggnad skulle ju förta utsikten och ljuset för oerhört många. I vår värld bygger man den högsta byggnaden innerst, om man nu överhuvudtaget alls skall bygga ett sådant högt hus i området, vilket vi starkt ifrågasätter och motsätter oss. **(2)**

När vi tagit del av visionerna i "Västra Hamnen 2031 ett hållbart och gott liv för alla" har vi kunnat utläsa (s 20) att byggnadshöjderna i Västra Hamnen ska vara generellt max 5-6 våningar i bostadshus eller 4-5 våningar i kontorshus. Hur går dessa visioner ihop med nu aktuellt förslag? (1)

Vi har kunnat konstatera att det (tack och lov!) fortfarande finns planer på parkområde i det aktuella planförslaget. Enligt vår uppfattning är dock parkområdet felplacerat inom området. Vi tror inte parkområdet med den föreslagna placeringen alls blir så tillgängligt och attraktivt som man möjligen tänker sig. Det blir snarare tror vi ett, mellan diverse byggnader, "inklämt" område som nog inte skulle locka särskilt många.

Vi tror att ett betydligt bättre förslag till placering av parkområdet är att det får byta plats med det område utmed havet inom vilket 15-våningshuset planeras. Vårt förslag innebär alltså att hela det området utmed havet istället blir ett parkområde.

Det tror vi skulle göra området betydligt mera attraktivt och också betydligt mera tillgängligt för åtskilliga fler.

Det vistas redan idag mycket folk i området utmed havet. Det har det gjort alltsedan vi flyttade hit i januari i år (och säkert innan också), och det kommer fler och fler folk nu när sommaren närmar sig. Det är t ex fiskare från morgon till kväll, hundägare, personer som promenerar och motionerar, folk som kommer och tittar på solnedgången och som har picknick m m.

Vi är medvetna om att man i planförslaget "sparat" ett stråk närmast havet för allmänheten, men vi tror absolut inte det skulle framstå som lika inbjudande längre med ett stort byggnadskomplex helt inpå.

Vi tycker att man bör titta på, och ta efter, hur man löst det "på andra sidan" Västra Hamnen. Vi tänker då på området utmed Scaniaparken och Daniaparken fram till Sundspromenaden. Vi går där dagligen och uppskattar dagligen hur vackert, öppet och tillgängligt hela det området är. Vi tycker att man borde se över en liknande lösning "på denna sidan". (3)

Vi tycker det är viktigt att man strävar efter att knyta ihop hela Västra Hamnen med vackra, öppna promenadstråk och ytor utmed havet och att man inkluderar Dockan i det helhetstänk. Med den bebyggelse som föreslås i planförslaget sätter man närmast upp en mur mellan Dockan och Västra Hamnen i övrigt. Med förslaget möts man inte heller längre av öppet hav när man kommer nerför Dockgatan. (4)

Det är vår förhoppning att våra synpunkter beaktas och att det gjorda planförslaget revideras.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".*
4. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 49A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-66:

Överklagandet gäller Kranen 5, V. Hamnen Dockport. Härmed överklagar jag ovanstående beslut med följande motivering. (1)

Förstör vår fina kustlinje med ett 15vån hus.

Anser att man skall ha husbyggnation med fallande höjd ner mot havet. (2)

Park förläggning bör läggas så att allmänheten kan utnyttja området och inte bara de som bor där.

Hela strandlinjen idag är som ett park – strövområde. (3)

Tag fram en modell för medborgarinflytande. (4)

Vi i Dockporten har ställt frågan ang. byggnation. Var då aldrig tal om ett 15 vån hus. PEAB sa t.om. att den östra delen skulle aldrig bebyggas. (5)

Stoppa Dockgatan med en bromskloss som säger Stopp är en nackdel för hela området. (2)

De fina byggnaderna längs Dockgatan, polisskolan och Skånes dansteater har en mjuk, låg, behaglig form. Mjukhet före betong och höghus. (6)

Gör skäl för namnet Gröna Dockan!!

Låt grönskan möta hav. (3)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Det är beslutet om att anta en detaljplan som kan överklagas. Den nu aktuella detaljplanen har hittills endast varit ute på samråd, samt nu granskning. Synpunkterna har dock diarieförts och sammanställts som ett yttrande under planprocessen.*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".*
Konceptet "Gröna Dockan" är en viktig aspekt av utvecklingen av planområdet och kommer att manifesteras genom såväl parken, den stora förskolegården och trädplanteringar i gaturummen som genom den grönska som kommer att finnas på den privata kvartersmarken – på gårdar och förgårdsmark med mera.
4. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Process och dialog".*
5. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*
6. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 45A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-67:

Synpunkter på detaljplan D5767 som kommer att överklagas om den blir antagen.

Gällande detaljplanen för vidare byggnation i Västra Hamnen anser jag är inte helt genomtänkt. Höghuset på 15 våningar som planeras att byggas anser jag inte kommer att passa in då majoriteten av husen i området är på 6 våningar. Detta kommer att skapa frustration samt kommer också att skapa skugga och insyn för övriga boende. (1)

Risken med utflytt från området kommer att öka vilket är beklagligt då boende i området har betalat dyrt för sina lägenheter. Barnfamiljer kommer att ifrågasätta flytt till Västra Hamnen på grund av försämrade transportvägar och parkeringar i garage. (2)

Ett förslag från min sida är att bygga grönområde där höghuset på 15 våningar planeras att byggas då en stor del av planerade grönområdet kommer att tillfalla förskolan. (3)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Trafik och tillgänglighet" samt "Parkering".*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-68:

I första hand adresseras det nya beslutet att bygga ett 15-våningshus vid havskanten i området Västra Dockan, enligt planbeskrivning DP 5767 för Kranen 5 m.fl. I andra hand riktas kritik mot placering av de planerade grönyrtorna centralt i området.

Synpunkter:

1. Det vore beklagligt att genomföra byggnation av ett högt bostadshus om 15 våningar (del av kvarter C, bild 4 tagen från Planbeskrivning Dp 5767, 2022), då man effektivt stänger utrymmet i slutet av Dockgatan. Detta utrymme vid kajkanten, som idag erbjuder en öppen blick åt havet, ger en känsla av luft och sinnesro. Den fria vyn över havet ger mervärde åt Dockans invånare och främjar hälsa och välmående. **(1)**
2. Dagens självklara yta (norra delarna av planområdet, kvarter B och C, bild 4) där människor rör sig morgon som kväll, borde istället tillägnas grönt rekreativsområde med vacker havsutsikt. **(2)**

Motivering synpunkt 1:

Högt bostadshus om 15 våningar passar inte i den övriga arkitekturen i Dockan och lockar inte till besök, utan stänger snarare utrymmet som leder till vidöppet hav. Se till områdets känsla – det vill säga moderna och industriella hus som ger utrymme åt havet och främjar marint liv och bätliv. Det är havet och inte husens arkitektur som är lockelsen i området.

Hela Dockgatan öppnar upp mot havet, vilket kompenserar för gatans enkla utformning. Se ex Stora Varvsgatan, där nya World Trade Center-huset blockerar havsutsikten och det öppna rummet, vilket tidigare kunde följas hela vägen till havskanten. Man skulle även kunna poängtera att Turning Torso inte byggdes vid havskanten, då besökare får nyttja det havsnära grönområdet i Daniaparken och samtidigt njuta av ett höghus som förändrar landskapet och stadens silhuett. **(1)** Därtill skulle det vara utmärkt med möjlighet till havsnära fik och restauranger – inte bara i markplan i befintliga hus som i ex Västra Hamnen. Se till internationella strand- och hamnrestauranger, som ligger i låga byggnader och är granne med havet – en fantastisk möjlighet att ge Malmö stad och Dockan ett ansiktslyft och öka attraktionskraften för turismen. **(2)**

Önskas hög byggnad som landmärke och navigeringspunkt kan man påminna om att nya bostadshusen Docks planeras som sådant och man skulle med fördel i stället kunna bygga fyr eller högt monument/konstverk/skulptur (se ex 12 m höga konstverk på Konsthallstorg).

Om man hör samman invånarna i Dockan, undviker man att bygga en 50 m hög byggnad i ett område med stor påverkan på ett område som redan bebyggt. Exempelvis kan man flytta det höga huset mer centralt i Västra Dockan, ex i motsatt hörn i norra delar av kvarter A, bild 4, där inga bostäder eller invånare ännu berörs av planerna. Som boende i Dockporten kommer dels byggarbetsplatsen, dels höghusets position kraftigt minska livskvaliteten. Det går inte att bortse från att höghuset kommer skugga och förta havsutsikten för merparten av bostäderna i det nybyggda Dockporten, liksom för befintliga hus utmed Dockgatan. **(3)** Det tål att nämnas att nyinflyttade i Dockporten köpte bostadsrätter i tron

om att bebyggelsen skulle följa planritningarna enligt Värdeprogram Västra Dockan från 2012 (se bild 1 och 2). I jämförelse är dagens planbeskrivning närmre havet och i direkt konflikt med Dockportens njutbara kvällsol och havsutsikt, se bild 3 och bild 4. **(4)**

Motivering synpunkt 2:

Området torde i stället utnyttjas på bästa vis, minska/flytta om planerade bostadshus och skapa Dockans första rekreatiomsområde vid vattnet. Här ses redan idag stor rörelse av besökare, motionärer och invånare. Området utgör en självklar förbindelse mot Scaniaparken och Scaniabadet, som i sig är exempel på välfungerande offentliga rum med havet som utsikt. En park mitt i bostadsbebyggelsen kommer inte locka till sig nya besökare, möjligen kommer boende och besökare korsa området på väg till havet, alternativt använda parken som hundrastplats. Ett exempel på misslyckat grönområde är Ankarparken i Västra Hamnen vilken är stor och belägen centralt, men används inte till sin fulla potential av boende i området.

Analys av människors rörelsemönster borde göras – vilket kommer visa att oavsett centralt belägna parker med skugga, sol eller områden för grill och gemyt – dras människan till öppet hav och följer solens bana. Med hög byggnad skuggas hela Dockportens framsida, vilket är kontraproduktivt för att främja rörelse i detta område – Dockans hamninlopp skymms och blir oanvänd förutom av passerande invånare.

I tillägg kan övervägas att grönområden vid havskanten kan komma att försvinna i samband med framtida bebyggelse av Galjonen, varför det är särskilt viktigt att införliva parker och grönområden vid kajkanten i Dockan. Dockan har idag inga parker som kombinerar havsutsikt, plank, sittplatser och parkområde med växtlighet och skuggning.

Överensstämmelse med Arkitekturstaden

Den nya planeringen av Kranen 5 och kajtorna har enligt min mening inte tagit hänsyn till de fyra första teserna från Arkitekturstaden, se nedan.

Under planarbetet har framför allt följande teser från Arkitekturstaden varit utgångspunkten:

- Arkitekturen ska tillföra värden till alla människor i Malmö
- Arkitekturen ska främja livet i stadens rum
- Arkitektur ska stärka Malmös särart
- Arkitekturen ska gestaltas i relation till sin omgivning
- Arkitekturen ska bidra till Malmös miljömässiga hållbarhet
- Arkitekturen ska utvecklas över tid. (Dp5767 Samrådshandling planbeskrivning 2022, s 51).

Genom att bygga ett höghus längst fram mot kajen, minskar man framkomligheten, tillgängligheten och öppenheten i området. Här är förslaget att hela norra kajtan istället iordningställs som offentlig grönyta, med parkinslag och möjlighet till fik, glassbar eller restaurang (idag finns inget fik eller glassbar i Dockan). Förslaget skulle ytterligare stärka Malmös särart samt främja livet i stadens rum genom att ge en naturlig samlingsplats för de människor som redan idag nyttjar detta område. **(5)** Önskas ytterligare effekt och ny och levande stadssilhuett kan man behålla ett höghus mer centralt i Västra Dockan-området, med fördel i dess nordvästliga delar, där möjlighet för närhet till kajkanten fortfarande finns. Dockgatan invånare slipper berövas havet som värdeskapande naturtillgång. Arkitekturen ska enligt ovanstående teser spegla sin omgivning, varför ett 15-våningshus är avvikande från den industriella varvsarkitekturen som är förhärskande i Dockan-området. **(6)**

Förslag:

Drömscenario: omforma bostadsområdet till grönområde enligt tidigare resonemang. Flytta parkytan i mitten av Västra Dockan till Västra Dockans framsida, motsvarande kvarter C och delar av kvarter B i bild 4. Överväg att ge fler hushåll möjligheten till havsutsikt med låga hus som huserar restauranger/fik för att främja rörelse och liv.

I andra hand: Byggnad av lägre bostadshus, inom gatugränser som även ses i 2012 års Värdeprogram (vilket sparar den norra kajytan och respekterar befintliga gat- och byggnadsgränser se bild 1). Så kallade townhouses alternativt terrasshus kunde med fördel byggas vilket bevarar utsikten för flera bostadshus på Gröna Dockan/Västra Dockan samt Dockgatan. Med denna planering kan man locka till sig köpstarka invånare, samt ge flera lägenheter havsutsikt med möjlighet till god avkastning vid försäljning. Det sistnämnda torde vara attraktivt både för Malmö stad som framtida byggherre.

Med dessa ord, hoppas jag att man inom stadsbyggnadskontoret, Malmö stad och berörda nämnder överväger ovan nämnda synpunkter och förslag och avstår från att gå vidare med framtagna plan enligt planbeskrivning DP 5767. (7)

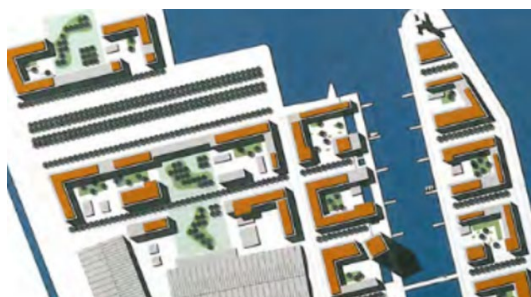


Bild 1



Bild 2

Bild 1 och 2 från Värdeprogram Västra Dockan, 2012.

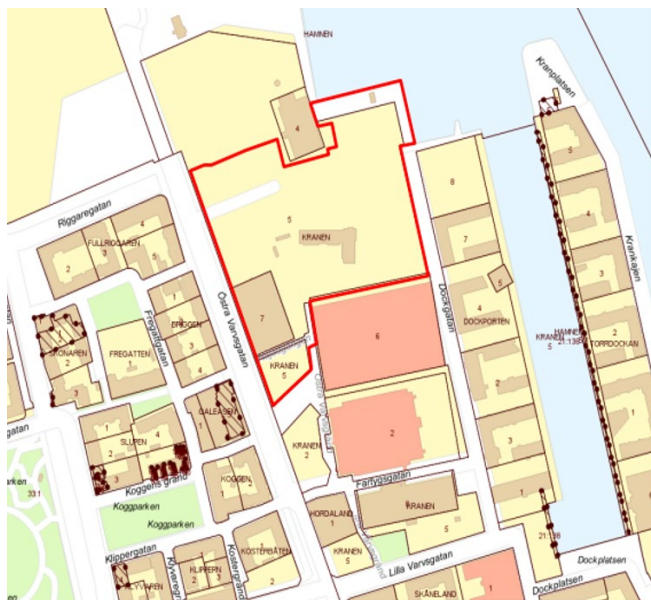


Bild 3

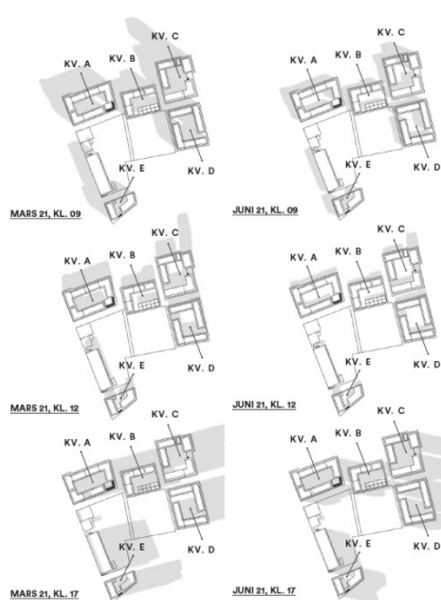


Bild 4

Bild 3, 4 från Planbeskrivning Dp 5767, 2022.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".
2. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".

I Västra hamnen finns många möjligheter till etableringar av verksamheter i bebyggelsens bottenvåningar ut mot havet. Även vid kajen i planområdets norra del planeras lokaler för verksamheter i bebyggelsens bottenvåning. Verksamheter, exempelvis restaurang- och kaféverksamheter, kan ansöka om tillstånd att utöka eventuella uteserveringar på förgårdsmarken ut över det som kommer att vara kommunal allmän plats.

3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
4. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*
5. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn", "Parkens storlek och placering" samt "Kajen som plats för möten och rekreation". Utöver de möjligheter till verksamhetsetableringar som kommer att finnas längs kajen (se kommentar 2) ställs det också krav i detaljplanen på att det anordnas en lokal för verksamheter, exempelvis ett kafé, i den nordvästra hörnan av parken.*
6. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
7. *Se tidigare kommentarer och hänvisningar.*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 49A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-69:

Det förslag på detaljplan som har tagits fram är, enligt mig, inte förenligt med det Värdeprogram Västra Dockan 2012.06.26 som Malmö stad, Dockan Exploatering AB med flera har tagit fram.

Detta värdeprogram har varit det enda dokument som varit tillgängligt för allmänheten att använda som beslutsunderlag för att bosätta sig i angränsande område. Självklart är ett värdeprogram inget avtal men likväl ett väldigt viktigt styrdokument för upprättandet av detaljplanen. Då det inte existerat någon annan tillgänglig information att tillgå och då vissa parametrar för området tydligt beskrivs i värdeprogrammet får man anta att dessa kommer att följas. **(1)**

Detaljplanen gäller det område som benämns som "Gröna Dockan" i Värdeprogrammet.

Gröna Dockan detaljeras med följande beskrivningar:

"Grönska dominerar området"

Kommentar: Om nu grönska skall dominera området hur kan då en liten park i ena hörnet bli dominerande? På ett antal bilder lyfts gröna fasader fram som en bidragande faktor till grönskan. Hur skall detta kunna åstadkommas på områdets höga torn på 51m. Det kommer att bli omöjligt att åstadkomma gröna fasader på byggnader som är så pass höga. Denna dominerande byggnad i området kommer inte alls stå för de värderingar och strategier som värdeprogrammet lyfter fram. **(2)**

"Utrymmen för möten och social samvaro prioriteras"

Kommentar: Det finns en park i området och det finns ett torg vid kajen. Detta torg som idag används av hela stadens befolkning för fiske och grillning vid havet kommer inte inbjuda till social aktivitet när man har ett 51m höghus i ryggen. Detta höghus kommer att ta död på den interaktion och integration som finns på området idag. **(3)**

"En park på minst 5000kvm"

Kommentar: Parken har blivit knappt 5000kvm. Man gör parken så liten man bara kan göra vilket är en förlust för området och inget som kommer att dominera området. **(4)**

”Det är mångfalden av stråk, platser och grönska som gör Västra Dockan unik”

Kommentar: Jag kan inte se hur detaljplanen har en mångfald av stråk, platser och grönska som gör Västra Dockan unikt. (5)

”Hushöjder på mellan 4-21m. Gathörn kan markeras med högre byggnader”

Kommentar: De dominerande husen är 23m, inte 21m, i detaljplanen. Att gathörnet markeras med en högre byggnad indikerar inte att hushöjden för denna byggnad skulle mer än dubbleras mot de övriga byggnaderna. De byggnader som markerar hörn eller avslut i de omkringliggande områdena har en markering på 1-2 våningar extra, inte 9 våningar extra. Att flytta höghuset längre ner i ”Gröna Dockan” anser jag inte heller vara ett alternativ då detta bara är att flytta hela grundproblemet med ett hus som kommer att skymma siktlinjer och solljus för omkringliggande bebyggelse på ett väldigt negativt sätt var det än placeras och strida ännu mer mot värdeprogrammet. (6)

”Nya byggnader skall följa gatulinjen längs Dockgatan”

Kommentar: De nya byggnaderna följer gatulinjen med undantag för höghuset. Detta undantag är förödande för omkringliggande fastigheter och dess boende och tar bort all form av utsikt och kvällssol som idag förgyller dessa fastigheter och är den enskilt dominerande faktorn till att man bosätter sig i området. (7)

”Redan från Dockplatsen kan man ana grönskan i Gröna Dockan”

Kommentar: Jag ser inte detta som möjligt i det detaljplansförslag som är framtaget. (8)

Med ovan citat och kommentarer hävdar jag att detaljplanen inte följer det värdeprogram som är framtaget för Västra Dockan och Gröna Dockan.

I styrdokumentet ”Riktlinjer för höga hus i Malmö” antagen av stadsbyggnadsnämnden i Malmö 16 december 2021 beskrivs att höga hus skall ”Volymförskjutningar mellan husets bas och kropp bör användas för att mildra höghusets negativa inverkan på vindförhållanden i gatunivå, för att solljus ska nå närmiljöerna samt för att säkerställa tillgång på dagsljus i angränsande byggnader.” ”Höga hus ska formas och bearbetas för att undvika stora slag-skuggor och för att minska negativ påverkan på vindförhållandena i gatunivå. Det är i synnerhet angeläget vid offentliga platser, viktiga stråk och andra platser som är avsedda för människor att vistas på.”

Kommentar: Detta anser jag inte beaktas i den detaljplan som är föreslagen. Höghuset ligger väldigt nära omkringliggande bebyggelse och offentliga platser och skapar en oerhörd påverkan på både siktlinjer, vindförhållanden och solljus för omkringliggande bebyggelse. I bilden nedan har man även lagt detta höghus precis utanför gränsen till vad som anses vara ett område där solitära höga hus kan placeras. (9)



För att ta reda på så mycket information som möjligt innan jag bosatte mig i Brf Dockporten kontaktade jag stadsbyggnadskontoret 2021.06.13 och fick då svaret på frågan om höjden på byggnaderna i Kranen 5 ”det kommer förmodligen bli bostadsbebyggelse mot Dockgatan ca 6–7 våningar.” Nu när man har ett 15 våningshus känner man sig både lurad och besviken. (10)

Sammanfattningsvis har jag två invändningar. Dels anser jag att det höga huset bör tas bort och ersättas med ett hus som följer både gatulinjen och taklinjen med de andra fastigheterna längs Dockgatan. Dels anser jag att parken skall expanderas och dras ut så att man kan

ana parken både från dockplatsen och från havet och skapa ett grönt stråk längs Dockgatan mot kajen. (11)

Med detta brev med synpunkter för detaljplan D5767, Kranen m.fl. i Västra Hamnen ser jag inget annat val än att motsätta mig denna plan. Leder detta inte till förändringar av föreslagna plan så kommer denna att överklagas om den blir antagen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" - rubriken "Gröna Dockan".*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" - rubriken "Kajen som plats för möten och rekreation". Förutom kajytorna planeras en ny park i området med plats för rekreation och möten, där det idag bara finns parkeringsytor. Fler boende och verksamma i området ger i sig också bättre förutsättningar för möten och aktiviteter.*
4. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".*
5. *Förutom kajerna och parken som kommer att finnas inom området kommer framöver bland annat ett nytt torg att byggas ut väster om Båghallarna (direkt söder om planområdet). Ytterligare torgytor och en mindre park planeras öster respektive söder om Ubåtshallen. (Se detaljplan DP 5297). De olika platserna och bebyggelsen inom området knyts ihop av gång- och cykelstråk och gator där oskyddade trafikanter ges prioritet. Hur exempelvis torg och parker utformas mer i detalj regleras inte i detaljplanen, men de olika storlekarna och förhållanden i övrigt ger förutsättningar för olika innehåll och karaktär. Kringliggande bebyggelse och dess varierade innehåll kommer att bidra till mångfalden ytterligare.*
6. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt".*
7. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation", "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt".*
8. *Värdeprogrammet för Västra Dockan omfattade förutom det nu aktuella planområdet även delarna söder om som berörs av DP 5297. Beroende på var på Dockplatsen man befinner sig kommer planerad park och torg, med vegetationen inom dessa, inom detta planområde att vara synliga från Dockplatsen.*
9. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
10. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*
11. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Parkens storlek och placering" samt "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-73:

Jag är ny som kommuninnevånare i Malmö och trivs ypperligt i staden och med mitt boende i Västra Hamnen. Jag valde att flytta hit för att staden är full av liv och närheten till havet. Jag tycker att staden lyckats väl med att skapa attraktiva områden för boende samt en intressant miljö för företagande i Västra Hamnen.

Jag ser varje dag hur folk strömmar till och njuter av havet, fiskar, bara njuter och ibland äter medhavd mat i kvällssolen på kajplatsen vid inloppet till marinan framför mitt boende.

Där är liv och rörelse med alla fritidsbåtar som passerar in. Boende i hela Dockan men framför allt andra personer rör sig där, en sorts park i det lilla formatet. Jag rör mig ofta till fots förbi parker/grönytor i Västra Hamnen som är stora men inte har kontakt med havet, de verkar inte alls vara välbesökta.

Med detta som bakgrund har jag tre invändningar till detaljplanen.

För det första är det helt fel att placera ett även 50 meter högt hus direkt i anslutning till havet, detta skapar en barriär både ut mot havet och in från havet. Den typen av högre hus lägger man med fördel längre in och skapar en naturlig höjning av staden. Huset kommer dessutom att skugga hela den yta som idag används flitigt under eftermiddag och kväll när folk vill vara i anslutning till havet på den. Huset skuggar också befintlig bebyggelse under de tider man inte arbetar vilket minskar alla där boendes trivsel med de konsekvenser det ger. **(1)**

För det andra placerar man den nya parken innesluten utan kontakt med havet. Den miljö som både boende i närområdet och staden i övrigt vill vara nära. **(2)**

För det tredje så råder det redan idag brist på parkeringsplatser om man bortser från den yta som planen gäller. Med ytterligare boenden så behöver det lösas med underjordiska garage för alla de som skall flytta in, jag ser inte att det löses i förslaget. **(3)** Jag oroas också av den kraftiga ökning av trafik som man kan förvänta sig på Dockgatan som är mycket mindre och osäkrare för barn som skall ta sig till skolan från Dockan-området. **(4)**

Jag tycker ni skall göra ett omtag, hämta gärna in synpunkter från alla nu boende i närområdet på utformningen genom en enkät. Vad vill vi som nu bor här ha mera av i vårt närområde? Hur blir det bra för de som skall flytta in i det nya området? Jag har några förslag på förändringar som jag tror vore positiva men en bredare ansats vore bra. **(5)**

Jag föreslår att man byter ytornas användning och lägger skolan i mitten där parken är, bostadsområdet i NV hörnet läggs där skolan är med bättre trafikmöjligheter och parken läggs i det NV hörnet där bostadsområdet är. På så sätt skapar man en mycket attraktiv parkyta med övergång till marinan i öst och i nord ut mot stråket utmed havet, man får det höga huset (om man av någon oförklarlig anledning nu måste ha ett jättehögt hus) längre in och det blir mindre av en barriär. Skolan hamnar längre från farlig trafikmiljö. **(6)**

Jag föreslår också att man generellt inte bygger högre i området än nuvarande bebyggelse för att vidmakthålla trivsel i området och de negativa konsekvenser det ger för invånarna. **(7)**

Med detta brev med synpunkter för detaljplan DP 5767, Kranen m. fl. i Västra Hamnen motsätter jag mig planen och föreslår att ni gör om den. Leder detta inte till förändringar av föreslagen plan så kommer den att överklagas om den blir antagen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrik "Parkering".*
4. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrik "Trafik och tillgänglighet".*
5. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Process och dialog".*
6. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Parkens storlek och placering" och "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn". Vad gäller förskolans placering (numera i separat detaljplan 5899) kommer den enligt förslaget huvudsakligen vända sig bort från de större trafikmängderna på Östra Varvgatan och i stället inåt, mot park, gång- och cykelbanor och till en*

mindre grad mot gator med trafik. Gatorna kommer att utformas för låga hastigheter. Förskolan är också placerad enligt förslag eftersom det här finns en befintlig, äldre byggnad som kan nyttjas för ändamålet. Att en äldre byggnad från varvstiden kan ges en ny användning ses som positivt ur klimatsynpunkt, men också för att det ger karaktär och identitet åt området och minner om dess historia.

7. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation", "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-75:

Som boende på Dockgatan 51 i Malmö vill vi lämna följande synpunkter på förslaget:

Vi motsätter oss att det i nordöstra delen av planområdet tillåts en uppstickande byggnad i upp till 15 våningar.

Det strider mot den höjd på bebyggelsen det i övrigt är i området utan att det tillför något. Tvärtom verkar det störande för den övriga bebyggelsen.

Vad byggnaden enligt förslaget skulle tillföra är att utgöra ett landmärke i området och markera kajen där land möter hav. Det föreligger inget behov av det. Avgränsningen mellan land och hav är mycket tydligt markerat redan genom den bebyggelse som finns.

Malmö har inte heller behov av fler solitära landmärken och särskilt inte heller i aktuellt område. (1) Däremot saknar planområdet och den intilliggande befintliga bebyggelsen tillräckligt med attraktiva och havsnära sällskaps- och rekreationsområden för sociala kontakter m m. Ytorna närmast havet är särskilt attraktiva för serveringsverksamheter och som sällskapsrum för de som bor i området och naturligtvis också för dem som besöker området. (2)

Tillåten byggnad skapar också störningar för de som bor i området och som sökt sig till ett havsnära boende. Visserligen får man räkna med tillkommande bebyggelse som något naturligt, men har man sökt sig till en havsnära miljö och investerat i den ska man inte behöva mötas av en tillkommande byggnad som skärmar av boendet från havet bara för att det skulle föreligga ett konstlat behov av att markera en kaj där staden möter havet. Det är snarare så att havet försvinner för många som sökt sig till ett havsnära boende. Byggnaden markerar möjligen att staden möter havet för ett fåtal, men skärmar av havet för desto fler. (3)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Parkens storlek och placering" samt "Kajen som plats för möten och rekreation".*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*

Boende/bostadsrättsinnehavare, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-76:

Vill framföra att jag och många andra boende i Dockan/Västra Hamnen är skarpt kritiska till den föreslagna detaljplanen för "Kranen 5 m.fl. i Västra Hamnen".

Det som huvudsakligen utgör ett bekymmer är placeringen av ett höghus längst ut vid vattnet, samt att man valt att lägga parken bakom detta. De flesta som bosätter sig eller besöker Västra Hamnen/Dockan uppskattar närheten till havet. De grönområden som ligger vid vattnet är ofta mycket välbesökta (ex. Scaniaparken/Daniaparken). Däremot är det närmast

tomt i de parker som ligger längre in (ex. Varvsparken/Ankarparken). Av denna anledning känns det mer logiskt att lägga parken i anslutning till havet och flytta ett ev. höghus längre in.

Ett argument som framfördes för att lägga parken längre in är att det skulle vara mycket buller från hamnen. Som boende i området är det dock uppenbart att det kommer betydligt mer buller från förskolan/trafiken på Östra Varvsgatan än vad det gör från hamnen.

Hoppas att ni tar åsikterna från de boende i området i beaktande innan ni går vidare i planeringsarbetet.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Parkens storlek och placering".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-80:

I januari flyttade vi in i Dockporten. Havet, solen, båtarna och människorna som rör sig i området skapar liv och ger en gemytlig känsla. Inför att detaljplanen skulle släppas såg vi fram emot att se hur planerna för parkeringsområdet framför oss skulle se ut. Det kan inte bli ett bättre läge så våra förväntningar var höga. Som så många andra gånger har ni i Malmö stad lyckats bra med att kombinera grönska, hus och allmänna ytor.

När vi fick se detaljplanen för DP 5767, Kranen 5 m.fl. i Västra Hamnen blev vi mycket besvikna. Det är oförståeligt hur ett 15 våningar högt hus kan få placeras precis nere vid havet och skymma sikten för alla kringliggande byggnader. Ett utav argumenten vi fick höra var att det skulle symbolisera slutet på Dockan. I en värld där människor sorteras i fack och landsgränser försöker ritas om, behöver vi fler uppdelningar av Malmö? Fler gränser för att visa att "du tillhör denna sida, inte du"? (1)

Ett annat argument för husets placering är att det skulle dämpa bullret från industrihamnen. Det motsätter jag mig också. Det enda störande bullret som jag hör kommer från trafiken på Östra Varvsgatan. (2)

Flera med mig reagerar också på att området närmst havet inte tas tillvara mer än vad det gör. Efter att ha bott i Västra Hamnen i åtta år vill jag påstå att de allra flesta som besöker stadsdelen gör det för att vara nära havet. Njuta av solnedgången, känna havsbrisen och se vågorna som rullar fram. Det är sällan jag ser människor vistas i exempelvis Ankarparken, Varvsparken, Fregattparken eller Koggparken. Däremot är det alltid fullt av liv längst hela trädäcket, Daniaparken, Scaniaparken, framför Musikkullarna och även utanför oss, i Dockan.

Som ni själva beskriver i ert visionsdokument "Västra Hamnen 2031 ett hållbart och gott liv för alla" (2013:8) så är Västra Hamnen unikt vad gäller närheten till havet. Vidare skriver ni också (2013:8) att "Västra Hamnen är känt både inom landet och internationellt. Området är mycket välbesökt av såväl malmöbor som turister och stadsplanerare från hela världen. Havet är den absolut största attraktionen...". Varför inte maximera "attraktionen" genom att skapa en öppen yta så att hela Malmö kan njuta av havet? Just de havsnära parkerna förenar Malmö. Vem som helst kan komma dit. (3)

Med dessa ord hoppas jag på förståelse och att ni tar hänsyn till alla malmöbor och turister som besöker Västra Hamnen. Det är trots allt havet vi är här för.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".

2. *Bebyggelsen som föreslås i områdets norra kant kommer att skydda områdets inre från buller knutet till hamnverksamheten. Bebyggelsen som föreslås längs gatorna kommer att skydda områdets inre från det buller som genereras av vägtrafiken, däribland den på Östra Varvsgatan.*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 21, fastigheten Dockporten 4, diarienummer SBN-2021-420-84:

Vi flyttade till Dockan 2015 och då var planen att det skulle bli ett större grönområde. Som jag tolkar ritningen så bli "parken" mindre än gräsplanen framför Polishögskolan. Det är väldigt bedrövligt eftersom det inte finns så mycket växtlighet i närheten av Dockan. **(1)**

Apropå det höga huset som planeras längst ut, närmast havet så kommer det att förstöra utsikten och ljusinsläppet för väldigt många som bor på Dockgatan. Det fanns inte heller i planeringen när vi flyttade hit. **(2)**

Jag hoppas verkligen att det inte blir ett så högt hus som kommer att förstöra hela upplevelsen av utsikten för oss andra som redan bor i Dockan.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Parkens storlek och placering" samt "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 41, fastigheten Dockporten 7, diarienummer SBN-2021-420-86:

Jag som många av mina grannar vill jag protestera mot en 15-vånings byggnad i detaljplanen för Kranen 5. Det kommer förstöra för de redan bonde i området. 5–6 våningar som de andra husen är.

Låt inte ekonomisk vinning gå före ett trevligt bostadsområde.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 53D, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-87:

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 49A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-88:

Ovanstående har skickat in identiska yttranden (stadsbyggnadskontorets kommentar):

Som boende på Dockan (brf Dockporten) gäller 5, protesterar jag å det bestämdaste mot det planerade 16-våningshuset som är inritat längs ut på kajen. Inte bara det att jag/vi boende känner oss vilseledda av både Malmö stad och Peab då det i det tidigare planförslaget låg lägre bebyggelse och en park (vilket hade varit i sin ordning) **(1)**. Men att en planarkitekt på SBK, på fullt allvar funderar på att rita in denna "styggelse till byggnad" direkt bredvid havet och med noll hänsyn till att den fullständigt skuggar intilliggande fastigheter är väldigt anmärkningsvärt.

Hur tänkte man här?

Ska profit och byggrätter gå före boendemiljö, solljus och trivsel? Var är miljötänkandet i planförslaget? **(2)**

Vilken politiker eller tjänsteman måste man prata med för att få en förklaring? **(3)**

Jag ber er som boende på Dockgatan och Malmöbo att omvärdera och rita om. Sänk huset till 5 våningar och låt oss boende få det vi har köpt, det vill säga livskvalitet i en marin miljö, inte i ett höghusghetto. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
3. *Beslut om samråd av detaljplaneförslaget har fattats av stadsbyggnadsnämnden. Stadsbyggnadsnämnden kommer också att fatta beslut om att anta detaljplanen.*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 49E, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-89:

Vi skriver här med anledning av detaljplanen som vi fått ta del av. Tack för att ni deltog och visade upp prototyper på mötet den siste maj på Dockan 12.

Detta gjorde det möjligt att få en överblick över planerna.

Vi har vetat att det planerats och att det skall byggas utanför vårt boende. Det vi fått ta del av förut via Peab är den stora parken som skulle ligga närmst vårt hus. Så trevligt med liv och att det skulle byggas en förlängning av befintligt Kaj stråk (runt hela Dockan) för alla. (1)

Det vi nu ser är ett schabrak som skall ta vinden runt området på ett sådant sätt att det avgränsar från trivsel, skugga, stelhet och kyla.

Prototypen

Vi flyttade runt husen och fann då en fin placering till detta höghus i andra hörnet. Det står lika fint där och stör inte byggnaderna på andra sidan Västra Varvsgatan. Om ni sedan flyttar de lägre husen närmre vårt och delar av med parken så kommer Dockgatan att bli livlig, inbjudande, en sevärdhet och plats att njuta på för både boende som besökare. Som ni förstår vill vi att Dockan skall förvaras och vara så tilltalande och fridfull plats att bo och vara på. (2)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Parkens storlek och placering" samt "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-91:

Tycker att det inte finns någonting positivt att bygga höghus så nära vatten. Tänker ni inte på miljön trivselstruktur utseende för alla som bor här och alla turister som besöker oss. Detta är skam för hela Malmö. Vi behöver mer grön yta nära havet för alla trivselsinget höghus. Hoppas att det finns någon som kan hindra detta.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Parkens storlek och placering" samt "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 49, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-92:

Som boende i Dockan (brf Dockporten) motsäger jag mig STARKT det planerade höghuset längst ner på gatan. Vi känner oss vilseledda av Malmö Stad och Peab då det i tidigare förslag varit lägre bebyggelse och park och med de premisser vi har köpt vår bostad. **(1)** Att förstöra för oss redan boende är en katastrof och vi är inte bara oroliga för hur det påverkar vår utsikt, sol, utseendet på området utan även värdet av vår lägenhet. **(2)**

Klipper nedan in vad min granne har skrivit och signerar i fullo på detta:

Se yttrande SBN-2021-420-70 som är nästan ordagrant likartat formulerat, samt stadsbyggnadskontorets kommentarer till detta. (Stadsbyggnadskontorets kommentar)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 53A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-98:

Ert mål säger ni är att skapa en attraktiv stadsdel med både bostäder och kontor tillsammans med ett varierat utbud av bla. rekreation. Vilket innebär att lägga ett 15 vånings hus mitt på bästa tänkbara läge är absurt. Där ska givetvis vara "parken" med en utsikt över havet. Att lägga parken inne i mellan husen kommer ingen att besöka för det är ju till havet man har sökt sig till i Västra Hamnen.

Mitt förslag är att lägga höghuset (om man överhuvudtaget ska bygga ett sådant högt hus) på andra sidan, där det är kontorshus som kanske inte störs så mycket.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Parkens storlek och placering" samt "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 49A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-99:

Efter att ha tagit del, av detaljplanen, DP 5767, Har jag reagerat på vissa delar, som jag vill se en förändring av.

Nya offentliga kaj ytor, Längs Havet, ny park i mitten av området, Samt i nordöst, en uppstickande byggnad på 15 våningar.

Jag kallar detta område Dockan-området, där tillgång till vatten, Havet, Är till stor del för båtägare, flanerande och begränsade ytor.

Det nordöstra hörnet, borde vare en idealisk plats, att anlägga en park, Med tillgång till havet, och en mötesplats för människor, Istället för en park, mitt i området, som endast blir till för, Förskola och Hundägare, som det enda grönområde, I Dockan-området. **(1)**

Ang. Byggnad på 15 våningar, som det redan finns i Dockan-området, Och Som inte harmoniserar alls, med övriga byggnader, Som då hamnar i skugga, med ökad insyn, vindturbolens, och för mycket människor, På en alldeles för liten yta.

Att bygga ett liknande hus på 15 våningar, så nära inpå, (Kranen 5, nordöstra hörnet) Vore ödesdigert, för alla kringboende, Dockan riskerar helt att förlora sin attraktionskraft. Vilket gör att man väljer, Något annan miljö, att bo och leva i!

Skulle vilja se, en lösning, typ gamla BO 01, området, där människor, Kan leva, och mötas, samt även en plats för besökare, Som Turister, flanerare, fiskare etc, men då måste grönområden, med tillgång till havet finnas! (2)

Önskar ett område (Kranen 5, mfl.) Med byggnader, skolor, och grönområden vid havet, Där de nya byggnaderna harmoniserar, med de övriga, och då som högst 6 våningshus.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".
2. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".

Bostadsrättsförening Brf Dockporten på fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-101:

Med Bostadsrättsföreningen Dockporten och dess boende som sakägare, delges Malmö stad, synpunkter som framkommit genom senaste stämma avseende Planbeskrivning DP 5767, Kranen 5 m.fl i Västra Hamnen.

Vi önskar med eftertryck motsäga oss det förslag på planerat bostadshus om 15 våningar (del av kvarter C, bild 1 tagen från Planbeskrivning Dp 5767, 2022).



Bild 1

Det finns flera aspekter på hur ett högt bostadshus negativt påverkar Dockan som stadsdel, Dockans invånare och Dockans utbyggnad och arkitektur.

Ser man till planbeskrivningens arbetssätt (nedanstående citat) finns flera punkter som inte harmoniserar med det planerade bygget och förtätningen av Västra Dockan:

Under planarbetet har framför allt följande teser från Arkitekturstaden varit utgångspunkten:

- Arkitekturen ska tillföra värden till alla människor i Malmö
- Arkitekturen ska främja livet i stadens rum
- Arkitektur ska stärka Malmös särart
- Arkitekturen ska gestaltas i relation till sin omgivning... (Dp5767 Samrådshandling planbeskrivning 2022, s 51).

"Arkitekturen ska tillföra värden". Vad är värdeskapande i Dockan? För Dockans och föreningens boende samt besökare i Dockan, är havet med sin vidsträckt öppenhets den största

värdeskapande tillgång som erbjuds. För att njuta av havet och havskanten krävs en möjlighet att röra sig på öppna ytor – vilka kommer försvinna med byggnation av högt bostadshus intill kajkanten enligt planbeskrivning DP 5767. Med ett sådant höghus stängs det öppna utrymmet som finns i slutet av Dockgatan. Havet kan idag ses så fort man svänger in på Dockgatan, och havsutsikten avnjuts från Region Skåne-huset och de som arbetar där (Folktandvården mm). Se ex hur nya World Trade Center-huset blockerar havsutsikten och det öppna rummet från Stora Varvsgatan sett, något som tidigare gav mervärde åt Västra Hamnens bilister och fotgängare. Det stängda utrymmet kommer minska den eftertraktade sinnesron som infinner sig hos Dockans invånare och besökare. Vi får inte heller glömma de som dagligen arbetar i Dockan, vilka utgör en stor del av näringslivet, krog- och lunchbesökare som dagligen promenerar i Dockan. Vidsträckta havsvyer främjar alla människors hälsa och välmående, särskilt i en stressfylld vardag. **(1)**

”Arkitekturen ska främja livet i stadens rum”. Som relativt nyinflyttade i Dockan, ser Dockportens medlemmar hur den norra och västra delen av Dockan/Västra Dockan till största del nyttjas för rekreation. Hit kommer man för att fiska, promenera och njuta av havet, med en naturlig förbindelse till Scaniaparken, ljudkullarna och Scaniabadet. Detta promenadstråk och öppna rum borde hållas öppet för människorna som lever och bor här, samt de som önskar ha det marina inslaget i sin vardag. På så vis låter man norra kajkanten (norra delen av kv. C) vara en yta som innebär jämställdhet för Malmö stads invånare, och blir inte bara njutbar för boende i Dockan. Låt det öppna rum som idag ägnas åt rekreation kvarstå öppet, utan höga bostadshus och instängda kvarter, för att vidare främja livet i stadens rum. **(2)**

”Arkitekturen ska främja Malmös särart” – Man planerar att Västra Dockan ska vara en frontlinje för Malmös särart från havssidan sett. Däremot är det missriktat att låta dessa höghus vara navigationspunkter från havet, då större delen av områdets arkitektur nyttjas och avnjuts från land. **(3)**

”Arkitekturen ska gestaltas i relation till sin omgivning”. Det finns en motsägelse i att bygga ett uppstickande höghus mitt i ett område som tidigare präglats av det industriella arvet – vilket har stått modell för utformning av Dockans hus, såsom vid val av färg av tegel, yt-skikt och ex höjden på bostadshus. BRF Dockporten har fortsatt intresse av att bostäderna som byggs i Västra Dockan har enhetlig arkitektur och således inte byggs högre än standarden (6+1 indragen våning). **(4)**

Dessa synpunkter har med utgångspunkt från Arkitekturstadens teser, haft Malmö stad och Dockan som stadsdel i åtanke. Utöver det finns flera ekonomiska och hållbarhetsmässiga aspekter som direkt påverkar bostadsrättsföreningen.

Med Västra Hamnen som utgångspunkt, har man historiskt sett hur förtätning och den ständiga bebyggelsen av Västra Hamnen har förtagit en del av charmen med det bostadsområde som varit känt sedan Bo01. Man kan påtala att det har byggts många höga bostadshus för att minska på bostadsbristen, där den karaktärskapande variationen på husens höjd och utformning har blivit lidande. Det vore synd att se att Västra Dockan ska bli ännu ett sådant område med övervägande höga bostadshus, vilket minskar attraktiviteten i området och är en av orsakerna varför vi motsäger oss det planerade höghuset. Ser man i backspeglarna hur Västra Hamnen har en stor omsättning av invånare, är denna utveckling oroväckande ur en bostadsrättsförenings synpunkt och även ur ett hållbarhetsperspektiv. **(5)**

Är det nödvändigt med ett sådant högt bostadshus, borde man placera det på så vis att det inte påverkar de befintliga husen i området negativt. I första hand ser vi vårt eget hus i Dockporten 8 påverkas negativt, men understryker att även BRF Havsprinsen och närliggande hus med fri sikt mot havet inte undgår att hamna i husets skugga. **(6)**

Vi vill poängtera att försäljningen av Dockportens lägenheter skedde med utgångspunkt från en äldre planbeskrivning enligt Värdeprogram Västra Dockan från 2012 (se bild 2). (7) I jämförelse har dagens planbeskrivning flyttat fram gränserna mot havet och är i direkt konflikt med Dockportens främsta tillgång, det öppna havet med kvällssol och solnedgång. (6) Det finns en överhängande risk att det kommer ske en stor avflyttning från vårt hus, till följd av detta planerade bygge – vilket motverkar den stabilitet och gemenskap som en bostadsrättsförening eftersträvar. Det finns många som har valt att flytta till lägenheterna i föreningens hus med tanke på dess tillgång till havet, medlemmar som med all sannolikhet hade en långsiktig plan med sitt boende. Tyvärr omkullkastar planbeskrivningen dessa planer och ger både föreningen och dess medlemmar en ekonomisk osäkerhet, med tanke på omvärldens negativa påverkan på ekonomin och bostadsmarknad. (8)



Bild 2

Vidare vill vi adressera ”Sammanfattning av planförslaget”, 5767 - Malmö stad (malmo.se). Här bör understrykas att vår önskan är att man håller sig till ”bebyggelsen är huvudsakligen fyra till sex våningar hög”. (9) Man bör även omvärdera att planförslaget i sig ”inte innebär någon påtaglig skada på miljö och hälsa” – med avseende på hur man med skymmande höghus minskar det värdefulla hälsofrämjande offentliga rummet vid havet. Med tanke på den rumsliga miljön, som skapas för de boende kring ett höghus – bör man vara uppmärksam på blåst som kommer potentiellt kring ett höghus. Dessa hårda vindar och vindtunnlar som skapas, är inte bekvämt vare sig för de boende som har sina balkonger mot nya huset, eller de som kommer ha sina balkonger i höghuset. Man kan bara ta övriga höghus i Dockan och Västra Hamnen som exempel – BRF Högmasten eller BRF Skonaren med 12 respektive 8 våningar i utsatt läge, och undersöka hur de boende kan nyttja sina balkonger till följd av blåsten som finns i området. (10)

Förslag till ändring:

Låt den öppna ytan mot havet i slutet av Dockgatan förbli öppen, med placering av torg, grönområde eller rekreationsområde, i stället för att förflytta fram bostadsgränserna mot havet. Vid ex Värdeprogram Västra Dockan, 2012, ses nedanstående bild, (bild 3) hur den nya bebyggelsen respekterar befintliga gator, kvarter och siktlinjer. Här ses även hur grönområden är placerade centralt och havsnära i norr, i förhållande till övriga kvarter. (11)

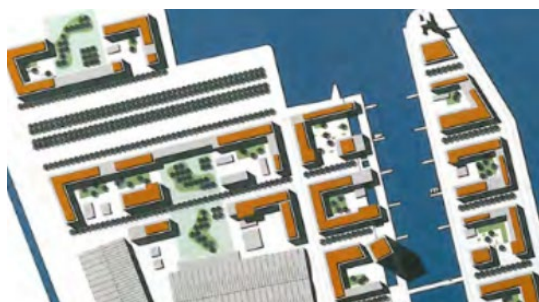


Bild 3.

Kvarstår behovet av en hög byggnad om 15 våningar, bör man starkt överväga att förflytta denna byggnad nordväst i Västra Dockan-området – för att minska negativ påverkan på Dockans befintliga hus och invånare. Man kan ta tillfället i akt att knyta samman ev framtida tunnelbanestation i nordväst med iögonfallande arkitektur. Dockan-området kommer fortsätta ha sin dragningskraft på besökare i och med sin närhet till havet och marina. Turning Torso är exempel på ett högt bostadshus som inte byggdes vid havskanten och är fortsatt ett välbesökt turistmål och viktig del i Malmö stads stadssilhuett. (12)

Vi ser fram emot stadsbyggnadskontorets svar avseende de synpunkter som presenterats ovan. Vår förhoppning är att vi har kunnat belysa det problematiska med att genomföra byggnationen av 15 våningars höghus enligt planbeskrivning DP 5767. Se särskilt ovanstående resonemang för hur byggnationen av ett höghus vore olyckligt ur arkitektoniskt, ekonomiskt, miljömässigt, hälsomässigt och jämställdhetsperspektiv. En bredare kajyta med möjlighet till rekreation torde finnas i dess ställe till fördel för Malmö stads invånare. Här kan Malmö stad ta tillfället i akt och skapa attraktiva offentliga ytor som kan fungera såväl som landmärke och ge ökad turism till området. (13)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – bland annat rubrikerna "Parkens storlek och placering", "Kajen som plats för möten och rekreation" samt "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn". Det kommer fortsatt vara fullt möjligt att röra sig mot och längs med kustlinjen och havet. Genom att gång- och cykelvägen byggs ut längs med Dockgatan och kajstråket byggs ut inom området, som en förlängning av det som finns i Dockan och norr om Dockporten 8, kan tillgängligheten för inte minst oskyddade trafikanter snarare komma att öka jämfört med idag. Att ny bebyggelse med entréer och fönster ut mot Dockgatan och kajen tillkommer kan också bidra till upplevelse av ökad trygghet på platser som idag är mörka och öde kvällstid, vilket i sig också kan bidra till att området blir mer tillgängligt.*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Parkens storlek och placering" samt "Kajen som plats för möten och rekreation".*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn". Inför granskningen av detaljplanen har gestaltungsprinciper med tillhörande planbestämmelser tagits fram. Som en del av detta föreslås en färgskala och utformning av den nya bebyggelsen som står i kontrast till de äldre varvbyggnaderna i närområdet och därmed bidrar till att lyfta fram dessa. Detta i kombination med bevarandet av den gamla maskinballen längs Östra Varvsgratan är också en del i att främja Malmös särart.*
4. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation", "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt" samt "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
5. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*
6. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
7. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*
8. *Boende i kvarteret Dockporten kommer även fortsättningsvis ha god tillgång till havet, både visuellt och fysiskt.*

Det kan bara spekuleras i om den nu föreslagna bebyggelsen kommer att påverka ut- och inflyttningen till kvarteret - människor väljer att flytta eller bor kvar av många olika anledningar.

9. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt".*

10. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*

Gällande synpunkten att planförslaget riskerar att innebära påtaglig skada på miljö och hälsa: I de fall en plan kan antas innebära en betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning genomföras, i enlighet med 6 kapitlet 3 § miljöbalken.

I Miljöbedömningsförordning (2017:966) 2 § listas de fall då detta är aktuellt. Det rör sig bland annat om ifall planen påverkar Natura 2000-områden eller skyddade arter, om planen medger tillståndspliktig verksamhet (vissa typer av industri med särskilt stor omgivningspåverkan) eller om planen medger en motorväg och liknande.

Ett högt hus innebär viss omgivningspåverkan såsom beskrivs i yttrandet, men kan utifrån bestämmelserna i Miljöbalken och Miljöbedömningsförordningen inte antas innebära betydande miljöpåverkan.

11. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – bland annat rubriken "Parkens storlek och placering".*

12. *"Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*

13. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Kajen som plats för möten och rekreation".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 49A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-102:

Som boende i Dockporten protesterar jag och min sambo bestämt mot det planerade 16-våningshuset som nu är irriterat längst ut på kajen.

Förslaget som nu presenterats strider mot det som initialt planerades i detaljplanen med grönområde etc. **(1)** Bygget som presenteras nu kommer leda till avsevärt sämre ljusinsläpp samt skuggeffekter på Dockan som gör läget oattraktivt. **(2)** Det strider även mot de förväntningar som tidigare köpare haft m.h.t. bygget ej är i linje med tidigare detaljplan. **(1)**

Vi ber er vänligen se över detta byggandet och placandet av det höga huset för att låta Dockan fortfarande vara en attraktiv plats att bo på.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*

2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 49C, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-105:

Det vore en stor förlust och direkt kontraproduktivt att bygga bort den öppna platsen i slutet på Dockgatan, i planförslaget kallat kv C. Denna plats har allt det som gör Västra Hamnen och Dockan attraktivt; hav, horisont, hamn och minnen av den gamla industrimiljön.

Om platsen (kv C) närmast kajkanten lämnades fritt, åtminstone den östra delen, skulle Malmö ha kvar en juvel som allt fler börjat upptäcka de få månader den varit öppen. Platsen har ett sällsamt lugn som bjuder till reflektion och kontemplation, ett viktigt värde i dagens stressade stadsmiljö.

Besökare och boende fäster blicken vid horisonten redan när de svänger in på Dockgatan och det hörs många WOW när de närmar sig kajkanten. Dockgatan är den enda gatan i hela Västra Hamnen-området som utmynnar i denna öppenhet mot havet. Scaniaplatsen har en liknande karaktär men eftersom Lilla Varvsgatan böjer sig uppstår inte samma effekt av att

man är på väg rätt ut i havet - som en infinity-pool. Scaniaplatsen är en mycket uppskattad samlingsplats för Malmöbor och turister och det skulle "Dockkajen" också kunna bli. De har olika karaktär; Scaniaplatsen har sina badställen och mer av folkvimmel; "Dockkajen" har sin utsikt mot havet där mäktiga färjor stillsamt passerar. Längs kajkanten står fiskare från världens alla hörn, tidiga mornar och sena kvällar står de alldeles stilla, med ansiktena vända ut mot havet. Förbipasserande stannar till och frågar om fångsten och vandrar sedan vidare. Många par går hand i hand och stannar upp, bara för att ta in den fantastiska vyn, särskilt den ljusa delen av halvåret då solnedgångarna är magiska.

En plats som denna gör något med människor, den påminner oss om hur unikt Malmö är.

Öppenheten återspeglas även i byggnaden Dockportens fasad mot väster med sina generösa balkonger som leder tankarna till en varm semesterort vid havet. Byggnaden bredvid, Havsprinsen, har en mer sluten karaktär vilket passar bättre för kvartersbebyggelse. Det är välkommet med fler bostäder i Dockan-området, ett höghus är också välkommet. Men att placera det på det vackraste platsen, som så många skulle ha glädje av, är inte en bra lösning. Ett högt hus kan med fördel placeras längre in, de boende kommer se havet ändå.

I framtiden kommer en Metrostation finnas i anslutning till platsen och det skulle kunna bli metrostation som blir ett utflyktsmål i sig själv, dit människor åker för att stanna upp och vila ögonen mot horisonten. Bygg inte bort havet och rymden – det som gör att malmöbor och turister vill bo och besöka Västra Hamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Se avsnittet "Samlade kommentarer" – bland annat rubrikerna "Parkens storlek och placering", "Kajen som plats för möten och rekreation" samt "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 45B, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-107:

Allmänt

Det är glädjande att den idag tomma och obebyggda ytan i nordvästra delen av området Dockan avses bebyggas. Det kommer att höja såväl livskvalitet som trygghet för de boende i närområdet. De som närmast direkt berörs är de boende i fastigheten som hyser Brf Dockporten. Även angränsande fastigheter i områdets västra delar berörs, dock inte i samma grad då avståndet till den tänkta bebyggelsen är längre.

Bebyggelsen kring själva den gamla dockan har under lång tid varit klar genom den detaljplan som reglerar området. De boende har därmed getts möjlighet att värdera de omständigheter som stadsmiljöer orsakar inför val av bostad.

Synpunkter

Att planförslagsområdet avsetts bebyggas har stått klart för alla som nyligen köpt lägenheter i de nyligen uppförda bostäderna i Brf dockporten. Planförslaget innebär ett utförande och gestaltning som i hög grad påverkar den nyligen nyuppförda Brf Dockporten; och på ett sätt som man svårigen haft anledning att kunna anta. De nyligen inflyttade har med ledning av övrig bebyggelse i området kunnat förvänta sig en kommande bebyggelse med liknande karaktär som den redan existerande.

Främst utgör det höga punkthuset i områdets nordöstra del ett stort problem. Enskilda höga hus orsakar en mycket negativ närmiljö bl.a. gällande vind, sol och ljus. En jämförelse med det redan existerande punkthuset Masten i Dockan innebär bläst, virvelvindar, vindstötter och skuggbildning för bostäder i dess närhet. Ett annat exempel med än större olägenheter utgör Point hyllie i Hyllie. Dock utgör den platsen ingen boendemiljö och dess vindförhållanden utgör bara ett problem vid passage av torget. Vindproblem finns vid nästan alla väderförhållanden vid denna typ av byggnader. I grunden är detta inget förvånande då det både är väl känt och vilar på grundläggande klassisk fysik. De problem som det ovan

nämnda punkthuset Masten i Dockan orsakar skiljer sig mot det aktuella förslaget genom att dess förutsättningar var väl kända genom den detaljplan som finns och fanns vid bosättningsstidpunkten för de närboende till det punkthuset. Man har således getts möjlighet att värdera sina val av bosättning.

Beträffande punkthuset i planförslaget saknas alla dessa förutsättningar för de nyligen inflyttade i Brf Dockporten. Man har därutöver inte getts några indikationer på att en sådan kraftig avvikelse har avsetts för den närbelägna kommande bebyggelsen. Bakgrunden är möjligen att maximera intäkter eller öka antalet boende per kvadratmeter markyta genom denna typ av bebyggelse, men skapar också en negativ bostadsmiljö som kommer att finnas i 100 eller kanske 200 år. I ett sådant perspektiv synes beslut som eventuellt vilar på sådana aspekter som mycket kortsiktiga.

Självklart inses att en stadsmässig bebyggelse behöver uppföras på området. Undertecknade motsätter sig i sak ej heller till huskroppar med hög höjd. Det som ifrågasätts, och som man känner besvikelse över, är det faktum att man förlägger huskroppar med så stor påverkan nära redan existerande precis nyuppförda bostäder. Om sådana förutsättningar hade varit kända hade andra överväganden kunnat ske inför val av bosättning.

Som nämnts ovan motsätter undertecknade sig inte stadsmässig bebyggelse. Även huskroppar som kraftigt påverkar sin omgivning är heller inget man motsätter sig. Är detta känt inför ett köp av en närbelägen bostad till en sådan huskropp finns inget att invända då man kan välja andra platser för de fall man besvärar av en sådan miljö. Boenden kan användas på olika sätt. Dock är det många som valt platsen för att kunna utnyttja utemiljön.

Platsen är också sådan att även människor som inte är boende i närområdet sannolikt vill kunna ges möjlighet att använda platsen. Med dessa blåsiga och skuggiga väderförhållanden kommer platsen och dess omgivningar snarare att utgöra en tom och ödslig plats. (1)

Förslag

Förslag på lösningar, om höga punkthus måste finnas inom området, är att dessa placeras på sådan plats att förutsättningarna för kommande närbelägna fastigheter är klargjorda. I aktuellt fall kan eventuellt förekommande höga punkthus placeras i planförslagets centrala delar i en öst-västlig riktning, det vill säga norr om den förslagna parken. Därmed blir det klargjort för huskroppens omgivning under vilka förutsättningar ens bosättning kommer att få.

Dock kvarstår den dåliga miljön även för boende i dessa kommande områden varför höga punkthus bör undvikas nära havet. Då platsen är vid öppet hav, och närvaron av vind är nästan ständig, synes bebyggelse som förstärker dessa negativa egenskaper för boendemiljön som synnerligen olämplig.

Dockgatan utgörs av bostäder på dess ena sida och större äldre industrikroppar med verksamheter på dess andra. Gatan ger idag ett intryck som kan upplevas som kallt och ogästvänligt. Detta har inte minst påpekats av gäster till oss boende idag. Detta kommer att förstärkas ytterligare med såväl de förslagna husen närmast gatan och det tidigare nämnda punkthuset. (2)

Ett förslag kan vara att i högre grad öppna upp Dockgatan såväl mot planförslagets område som ut mot havet. Parken ligger idag instängd mellan hus och kommer i praktiken inte att vara allmänheten till godo. Det är dessutom onaturligt att vistas på en sådan plats då havet bara finns 50 m längre bort. Någon "naturlig mötesplats" kommer tyvärr parken inte att bli. Genom att koppla parken närmare havet, exempelvis på platsen där punkthuset idag föreslås placeras samt att övriga byggnader närmast Dockgatan ges en mindre skala öppnas området upp mot såväl parken och havet. Dock bör det utformas på ett sådant sätt att den tydliga kvartersindelningen bibehålls. Platsen där punkthuset föreslagits att placeras bör ges,

även det, en byggnad som öppnar upp mot såväl Dockgatan som parken och havet. Skalan och höjden bör vara i harmoni med befintlig bebyggelse. Byggnaderna närmast Dockgatan kan ges exempelvis kortare fasadlängder tillsammans med andra gestaltungsmetoder som skapar en skala och ett mjukare och mer inbjudande intryck som en balans till de långa och stora fasaderna de gamla industribyggnaderna ger i inledningen av gatan.

Att öppna upp mer mot havet i slutet av Dockgatan enligt ovan beskrivna tankar bidrar också till ett ljusare, mer inbjudande och ett mer förväntansfullt intryck av Dockgatan som i slutet möter havet. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation" samt "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Parkens storlek och placering", "Kajen som plats för möten och rekreation", "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 53A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-109:

Efter att den 31 maj ha deltagit vid presentationen av förslaget på detaljplan för området väster och nordväst om brf Dockporten vill vi som ägare till en lägenhet i brf Dockporten lämna synpunkter på förslaget till detaljplan.

Vi förstår, och har räknat att med, att det aktuella området väster och nordväst om brf Dockporten ska bebyggas. Synpunkterna vi har gäller planerna på att bygga och placera ett 51 meter högt hus längst ner på Dockgatan. Skälen till att placera det höga huset vid slutet av gatan angavs vara att det ska vara ett "landmärke". Västra Hamnen och Dockan har redan landmärken, den nya byggnaden som uppförs vid Isbergs gata lanseras redan som Dockans nya landmärke och Turning Torso är ett annat. Är detta en prestigefråga? Någon i kommunen, eller någon annanstans, som vill göra avtryck på bekostnad av försämrad miljö och trivsel för hundratal boende i Dockan.

Ett hus på 51 meter med planerad placering längst ner på Dockgatan innebär bland annat:

- Att biltrafiken kraftigt kommer att öka i den delen av Dockan med konsekvenser både för miljö och trivsel. **(1)**
- Skuggbildning för boende i brf. Dockporten. **(2)**
- Det kommer inte att finnas tillräckligt med parkeringsplatser i området. Vid presentationen ställde vi frågor om möjligheter att parkera, vi har idag en parkeringsplats på den stora parkeringsplatsen väster om brf. Dockporten. Vi fick till svar att befintliga parkeringshus ska ersätta parkeringen. Problemet är att det redan nu inte går att få månadsparkering i befintliga parkeringshus i närområdet. **(3)**
- Ändrade förutsättningar för boende i brf. Dockporten. Havsutsikten kommer för många att försämrats, andra kommer att få betydligt mörkare lägenheter eftersom den höga planerade byggnaden kommer att ge mindre dagsljus. Detta kanske inte är relevanta synpunkter i ett yttrande om en detaljplan men viktiga för alla involverade att fundera på. Hur påverkar det trovärdigheten för kommunen, byggbolag och arkitekter när man säljer lägenheter och i reklamen för dem bland annat lyfter fram havsutsikt etc. för att kort tid efter färdigställa det totalt ändra förutsättningarna. **(4)**

Vi hoppas och tror att kloka och prestigelösa beslutsfattare ändrar sig och inte bygger ett 50 meter högt hus, varken längst ner på Dockgatan eller någon annanstans i området. Det här är en miljö, trivsel och trovärdighetsfråga!

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrik "Trafik och tillgänglighet".*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrik "Parkering".*
4. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 53A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-112:

Förslaget framstår i stora drag som väl genomtänkt och bör leda till en fortsatt god utveckling av stadsdelen. Vi har dock en invändning angående byggandet av ett höghus i områdets nordöstra hörn i förlängningen av Dockgatan.

Av planförslaget 2.1 framgår att den tillkommande bebyggelsen huvudsakligen skall vara fyra till sju våningar, med undantag av denna byggnad. Den skall kunna vara upp till 15 våningar. Motiveringen till detta undantag uppges vara att byggnaden skall utgöra ett landmärke i området och markera kajen där land möter hav. Någon ytterligare motivering framgår inte av planförslaget.

Under avsnitt 3.2 framgår att kajen i den nordöstra delen av området kommer att förändras markant på grund av höghuset. Det synliga läget, från såväl havet som från land, ställer krav på en väl genomtänkt utformning. Det konstateras att byggnaden kommer att skugga kajtorna på olika sätt under dagen. Det framgår vidare att den höga volymen på byggnaden kommer att medföra högre vindflöden och sämre mikroklimat på kajen.

Enligt vår mening är det angivna motivet för uppförandet av ett höghus undermåligt. Det finns redan ett antal höghus i stadsdelen; Högmasten, Studiohotellet, Turning Torso samt det nya höghuset som uppförs vid Dockplatsen. Detta framgår för övrigt också av planförslaget. Såvitt vi kan se uppfylls behovet av landmärken redan med råge. Att uppföra ytterligare ett skulle inte ge något mervärde.

Vi uppfattar att den klimatpåverkan som ett nyuppfört höghus medför inte är acceptabel. Detta varken för oss som redan bor i stadsdelen eller för de som kan komma att flytta in i de nyuppförda husen. Av planförslagets avsnitt 3.2 framgår med önskvärd tydlighet vilka problem som är att vänta. Det talar till stadsbyggnadskontorets heder att man tar upp dessa konsekvenser i planförslaget. Vad som är mer problematiskt är att det inte anges hur dessa problem kan hanteras.

Sammanfattningsvis är det vår uppfattning att det föreslagna höghuset medför oacceptabla försämringar för såväl oss som redan bor i närheten av den tänkta byggnaden som för eventuella nytillkomna grannar. Försämringarna innebär skugga, högre vindflöden och sämre mikroklimat. Att fastställa en sådan plan utan något annat motiv än ett uttalande om behovet av ett landmärke, framstår som minst sagt ovederhäftigt. Vi yrkar att planförslaget ändras på så sätt att även byggnaden i områdets nordöstra del omfattas av de riktlinjer som framgår av avsnitt 2.1 i planförslaget, det vill säga får uppgå till högst fyra till sju våningar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 53A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-113:

Jag motsäger och ger avslag på förslaget till att bygga byggnader längs med hela Dockgatan. Och definitivt inget höghus! Det är en skandal för hela Dockan om havet ska skymmas och dessutom vid solnedgången för oss som har köpt våra bostadsrätter i syfte för att ha solnedgång.

Grönområden ska det vara eftersom det saknas i Dockan. Något som är levande, en natur till havet och mer miljövänligt för vår framtid och kommande generation!

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt".
2. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 49A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-114:

Jag tycker faktiskt det är fel att placera parken där den nu är planerad. Parken borde förslagsvis istället anläggas bakom huset "Dockporten"

Nedan följer några anledningar till varför jag anser att den planerade placeringen av parken blir fel:

- den ligger där alldeles för avsides där ingen ser den
- den ligger för långt ifrån Dockan



- tanken är ju att man när man kommer in med båten i Dockan ska kunna rasta hunden i parken. Då vill man inte gå långt bakom kranhuset där den är planerad nu
- parken är mycket trevligare att ha nära havet där man promenerar, fiskar etc.

Om parken istället placeras bakom dockporten så kan alla husen se parken. Se blåmarkerat förslag på placering på bilden nedan. Parken är då nära havet och nära strandpromenaden. Dessutom kommer detta att förhindra att de blir en vindtunnel mellan husen som annars uppstår om man sätter hus där. En annan positiv aspekt av att ha parken på markerat område är att detta tillåter ljus och utsikt från husen. Något som annars blockeras om hus byggs där

Det är generellt väldigt nära mellan husen i Dockan så jag tycker parken behövs där parkeringen är nu för att få lite luft och grönt mellan husen där.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 53A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-117:

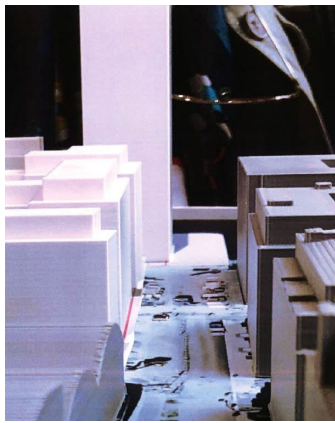
Den nu framlagda detaljplanen för vidare byggnation i Västra Hamnen tyder inte på ett genomtänkt förslag där fastigheten Kranen 5 står med ett torn på 15 våningar när majoriteten av byggnaderna i omgivningen ligger runt 6 våningar i höjd.

En planering och förslag som detta skapar bara irritation för kringboende som hamnar i skugga och insyn.

Jag skulle vilja fördjupa mig i skuggan, mörkret och de negativa effekter som det kommer att ge.

Bilden nedan är tagen från Malmö Stads modell.

Om man använder modellen som grund och ett grodperspektiv för att visa hur det kommer att se ut för gemene man.



a) I höjd med Mercedeshuset. b) I höjd med teatern blir skuggan och mörkret påfallande.



c) I höjd med parkering återstår bara en smal strimman av havsbilden.

d) Vid hörnet av Brf Dockporten så är det verkligen inte mycket att man kan se av havet.

Solen lyser bara upp ca kl 12, rakt söder, annars är gatan i skuggan resten av dagen. Detaljerad skugganalys krävs

- Mörk gata – bakgata
- Inget liv - inga caféer
- Inte barnvänligt
- Högre risk för kriminalitet
- Knappast attraktivt läge för barnfamiljen.

Med detta brev med synpunkter för detaljplan D5767, Kranen m.fl. i Västra Hamnen ser jag inget annat val än att motsätta mig denna plan.

Leder detta inte till förändringar av föreslagen plan så kommer denna att överklagas om den blir antagen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 53B, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-118:

Angående förslaget som presenterats gällande detaljplanen DP5767 för Kranen 5 vill jag påpeka konsekvenserna och hur det påverkar oss som boende i Malmö men framför allt boende i Dockan.

1. 15 våningar på en kajkant? då kan ingen annan få havsutsikt.
2. Ett sådant högt hus kommer att påverka negativt själva Marinan... det är det som hjärtat i Dockan. Ljusinsläppet kommer att försämrats på det nybyggda kajkanten på Dockgatan. Nybyggt monument som inte kommer att vara lika bra med skuggeffekterna huset ger. **(1)**
3. Området där det är tänkt att bygga det enorma huset har alltid präglats av att vara "sterilt". Det området behöver istället grönytor för alla Malmöbo att njuta av! **(2)**
4. Vi som bor på BRF Dockporten har flyttat in samtidigt som detaljplanen DP5767 släpptes vilket känns som en väldigt dålig "slump" av både Malmö och Peab. Vi flyttade in med tron av att sista huset skulle få havsutsikt. Det är inte fallet om man sätter ett jättehus några

meter från Dockporten. Vårt bostadsvärde kommer att påverkas negativt och man känner sig lurad. (3)

Hoppas ni fattar att det inte är OK att bygga sådan hus längst ut på vårt fina område.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".
2. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".
3. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 53B, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-119:

Vi har nu i 9 års tid bott i Dockan, Malmö, vi flyttade nyligen till en lägenhet i brf Dockporten så vi har med glädjen valt att stanna i Dockan och Västra Hamnen-området. Vi ser fram emot att ytan till väster om Dockans båt-ingång bebyggs men när vi fick se den nya och uppdaterade planeringen blev vi inte lika förväntansfulla.

Ett höghus längst ut på hörnet var inte planerat där tidigare, det vill jag minnas låg längre in. Dels kommer detta skymma den sköna sikten som vi har här i Dockan och Västra Hamnen, den milsvidda sjöutsikten som alla malmöbor idag kan få ta del av, höghuset kommer också lägga en enorm skugga över Dockan. (1)

Vi såg också fram emot de grönområden som planerades tidigare men nu verkar större delen vara mer kraftigt bebyggt, grönområdena har prioriterats ned samt att detta höga hus har placerats långt ut på kanten. Självklart anser vi som boende i Dockan att denna nya plan är helt oacceptabla, och som dessutom presenterades lagom EFTER att sista inflyttningarna gjordes i Dockporten. Men framför allt bör denna plats vara mer öppen för allmänheten och inte begränsa, skymma och blockeras av ett så pass högt bygge.

Efter alla byggnader, parkeringar, byggnader, parkeringar och ytterligare byggnader och parkeringar, är absolut ett större grönområde efterlängtat för att ge lite andrum samt att bjuda in fler till vår härliga stadsdel. (2)

Jag vill med andra ord protestera mot bygget av det 15–16 våningshuset som presenterats i detaljplanen DP 5767 för Kranen 5. Det får gärna byggas, men längre in på tomt-området så att sikten inte skymms för alla som vill njuta av sjöutsikten, samt att förhindra större skuggning som detta skulle skapa. Fullständigt onödigt och aningen respektlöst att lägga det hela vägen ut vid kanten. (3)

Jag ser fram emot en ny detaljplan med mer tanke på de boende samt alla besökare i Dockan/Västra Hamnen.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation" samt "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".
2. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation" samt "Parkens storlek och placering".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 53A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-122:

Vojne! Okej, hur tänker ni och varför? Blir faktiskt väldigt irriterad och fundersam.

Nordenskiöldsgatan-Neptunigatan. Vilken arkitekt som nu ritade detta bygge missade vindarna som blir då man bygger höga hus. Cykelställen som byggdes/installerades utmed Malmö Universitet fick plockas bort. Varför, jo vindarna fällde samtliga cyklar vid blåst. Och blåst har vi i Dockan. Hur tänker ni!!! En blåsig dag vid Kronprinsen, kastvindar som får människor att ramla av cykeln. Det blåser rejält utmed havet. Jag vet pga att jag bor där. Jo, det är sant.

Kör på Köpenhamnsvägen mot havet. Vilken underbar vy. Det öppnar upp Malmö mot havet. Hur blir vyn då man kör längst med Dockgatan mot havet?! Ledsamt! "Ni" arkitekter har redan missat en vy. Den man kör mot Dockan, Isbergsgata mot havet. Den vyn har ni blockat med en enda byggnad. (1)

Hur tänker ni!!!

Dockan är Dockan. Västra Hamnen är Västra Hamnen. Jag har valt att KÖPA en fastighet på Dockan. Varför? Lugnet och vyerna mot havet.

Vill veta vad "ni" har för plan vad gäller byggnadsherrar till kommande projekt. Kommer MKB att "stå" för något av projekten? (2)

Malmö har många nackdelar tyvärr. Motivera mig att stanna i kommunen... Till slut väljer människor bort att bo i Malmö.

Om ni kommer att ta hänsyn, tror tyvärr inte det. Många års arbete ska inte gå till spillo.

Ni borde veta bättre, ni som är arkitekter.

Kan ni visa var det står att det skulle byggas ett HÖGhus? Skyline...låga hus mot havet därefter kommer höghus. Vojne!!! Konstruktiv kritik. Bygg samma höjd! (1)

Tillägg till yttrande med diarienummer SBN-2021-420-128:

Ett höghus här lite på snedden...hade platsat...Vojne!!!



Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
2. *Ägare till fastigheterna som planområdet berör är Wihlborgs respektive Dockan Exploatering AB, ett bolags som är samägt av Wihlborgs, JM och Peab. Bebyggelsen inom området kommer med största sannolikhet att byggas ut av dessa aktörer.*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 53A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-123:

Vi tycker det är kul att tomma ytor avses bebyggas. Men som boende i Dockan protesterar jag mot detta. Detta försämrar livskvalité då höghuset bidrar till mer vind, mindre sol och ljus för boende i dockan. Det blir otrevligt om man vid infart av Dockan möter ett högt hus och skugga.

Ett förslag är att flytta höghuset i centrala delar i en öst-västlig riktning. (1)

Dessutom, vad händer med miljön, grönskan, parker, turist attraktionen. Allt detta försvinner. (2)

Jag känner mig även vilseledd av Peab och Malmö stad som vid köp av lägenhet i Dockan fick se ett annat planförslag med lägre bebyggelser och en park, vilket hade varit OK! Men hur tänkte man med att täcka hela Dockan i Skugga? (3)

Öppna upp Dockan, för en ljusare och mer välkomnat område.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering" samt "Kajen som plats för möten och rekreation".*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 53A, fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-127:

Yttrandet har skickats från e-post tillhörande styrelsen i Brf Dockporten, men har undertecknats av enskild bostadsrättsinnehavare/boende. (Stadsbyggnadskontorets kommentar)

Med bedrövelse har vi emottagit en ny planering som innehåller ett påkommet höghus på 15 våningar, vilket skulle stänga av all kontakt mellan horisonten och Dockgatan.

Detta var INTE det som kommunicerades av PEAB när vi under våren 2019 valde att teckna oss för att bosätta oss i Dockan i Malmö, efter många överväganden om var flyttlas-set från Lomma skulle gå. Ganska exakt tre månader efter att vi flyttat till Malmö, vår nya hemstad och skattestad, publicerades denna nya planering med ett höghus väster om oss, på en mark där det målade har beskrivits ska bli rekreation, grönområde och absolut - fler bostadshus i liknande nivåer.

Förutom att vi som nyligen flyttat in och som närmaste "grannar" till denna hybris-idé, är totalt lurade och berövade på det vi trott oss ha flyttat till*, så är hela planeringen huvudlös utifrån värdeprogram, trygghet, tillgänglighet, integration och rekreation. (1)

Redan en månad in på sommaren, knappt - vallfärdar människor från hela Malmö, andra städer, länder osv för att ta del av området - som fiskare, kvällsfikare, för frierier och picknickar med mera. Det verkar kunna bli en levande stadsdel och stråk - och så vill vi det ska vara.

Ett höghus som släcker ner hela gatan samt stråket mot havet kommer göra det extremt oattraktivt och helt meningslöst att ta sig hit - det kommer dessutom knappt att synas att det finns ett hav för allmänheten?

Hur tänker man här?

Titta på Amager, titta på Västra Hamnen - med distans mellan höga hus och hav - med öppenhet för rekreation, ljus och kvällssol där emellan.

Det kommer bli ett väldigt, väldigt dyrt misstag om ni kör över oss alla. Det kommer inte gå att bo kvar med ett höghus som granne närmast havet och hela västerläget alldeles inpå.

Det finns flera möjligheter att bygga på höjden "inifrån och ut" och därmed vara ärliga från början mot de som flyttar in då - samt skapa aktivitet, glädje, ljus, turism, attraktion och inte minst - lojalitet i stadig skatteintäkt från de (vi) som investerat, och att Malmö stad och byggherrarna håller vad man lovat när man - ni - lockade hit oss. **(2)**

Att planera en "park" intill förskola - mellan husen - är också så dumt så det finns inte. Ni säger att anledningen är att då kan man ha mindre kvm/barn om en park är intill. Utstuderat och cyniskt.

Vem vill lägga sig i en park mellan hus? Dagtid går det inte på några decibel från förskola.

Kvällstid söker man sig - om man är i VH/Dockan mot havet, INTE mellan husen. Se på Scaniabadet till exempel, Titanic-parken, nära havet - mellan husen och havet. Därför är de insprängda parkerna i VH helt öde.

Självklart behövs fler "lungor", vilket Malmö är sämst på, men försök inte lura oss med en "park" mellan husen när det i flera år sagts att parken är planerad närmast havet. **(3)**

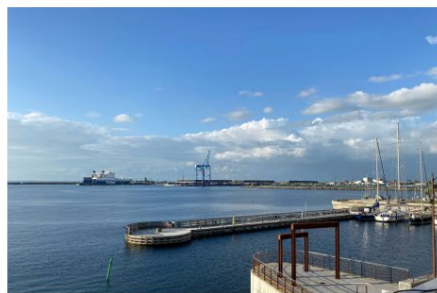
DÄR har ni Malmös skyline.

Vi, och jag, kommer motsätta oss denna detaljplan å det bestämdaste. Det är en fullständig katastrof om det går vidare och kommer skapa flykt, oattraktivitet, ilska och jag vågar påstå en mycket stor risk för psykisk ohälsa.

Bilder:

Som ni ser nedan kommer allt att släckas ner med ett hus längst ut på Dockgatan - allt ljus dör från eftermiddagen till kvällen och avsaknaden av ljus drabbar hela stråket samt marinan.

Ni är välkomna att hälsa på, alla tider - alla dagar.



Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".
2. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Parkens storlek och placering", "Kajen som plats för möten och rekreation", "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".
3. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering" samt "Kajen som plats för möten och rekreation".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 41, fastigheten Dockporten 7, diarienummer SBN-2021-420-130:

Jag anser man tar för lite hänsyn till befintliga byggnader på Dockgatan gällande:

- Vind
- Sol och skugga
- Ljud
- Parkeringsmöjligheter

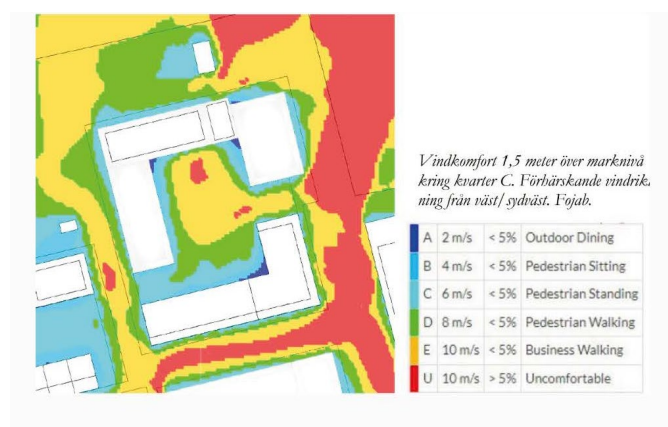
Men främst att man inte tar tillvara möjligheten med närheten till havet utan man avskärmar från havet och bygger ett "nytt Västra Hamnen" där man inte upplever att man bor vid havet mer än vid de yttersta avskärmade husen. Man vill kompensera med en park för att skapa möjlighet för att få en "grön lunga". Uppenbart ser man inte varför många vill flytta till just Dockan, närheten till havet skapar en naturlig "Blå lunga" och fantastisk möjlighet för rekreation. Kan förstå att det finns platser med behov av en grön lunga där Pildamsparken är ett bra ex. där finns inte närheten till havet som ni nu planerar att avskärma i ert planprogram DP 5767.

Synpunkt:

Anpassa byggnaderna med mesta möjliga exponering mot havet, skapa miljöer som gör att man får en naturlig möjlighet för rekreation och gröna ytor i boendemiljön.

VIND:

Med en 15 våningar hög byggnad beskriver ni att det blir en påtaglig höjning av vindflöde som gör att våra uteplatser inte kommer att kunna användas som det är tänkt på våra befintliga byggnader kring Dockgatan. Vindkomfort 1,5 meter över marknivå kring kvarter C. Förhärskande vindriktning från väst/sydväst. Fojab.



SOL OCH SKUGGA:

Ni beskriver vikten av att anpassa så att i er plan skall dagsljuskraven uppnås genom anpassningar och att ni kommer att uppnå ett bra solljusförhållande med några få undantag i kvarter C. Här tas inte hänsyn till befintliga byggnaderna på Dockgatan. Det saknas en sol-ljusstudie och en anpassning för att säkerställa solljusförhållanden. Som det ser ut nu kommer byggnaderna skugga betydande delar utav Havsprinsen och Dockporten som har stora delar av uteplatserna riktade mot Dockgatan.

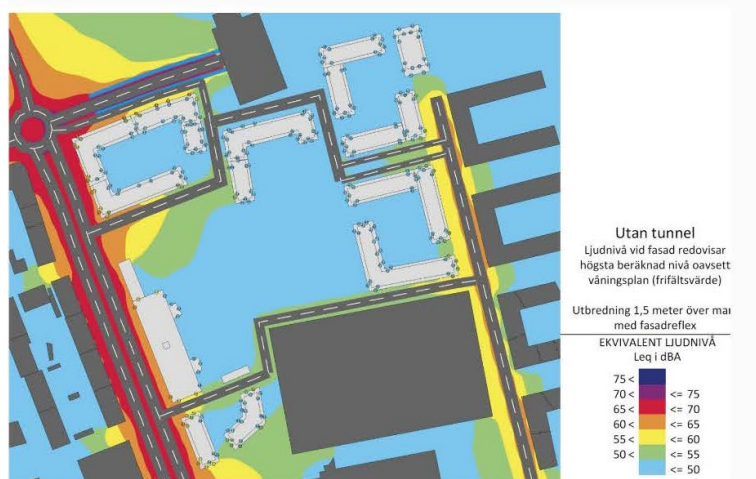
"de delar där dagsljuskraven blir svåra att uppnå eller inte kan uppnås kommer anpassningar att krävas, exempelvis genom att balkonger inte placeras i dessa delar, att planlösningarna i lägenheterna anpassas eller att utrymmen som inte omfattas av dagsljuskraven placeras där, såsom trapphus, förråd eller liknande" (1)

LJUD:

Ni beskriver att man minst hälften av bostadsrummen inte skall vara mot en ekvivalent ljudnivå över 60dBA och att uteplats skall ha högst ljudnivå på 50 dBA. Här får vi precis motsatt effekt utav er planering, alla våra rum samt balkong vetter mot Dockgatan.

I er beskrivning kommer ekvivalent ljudnivå vara mellan 60–65 dBA.

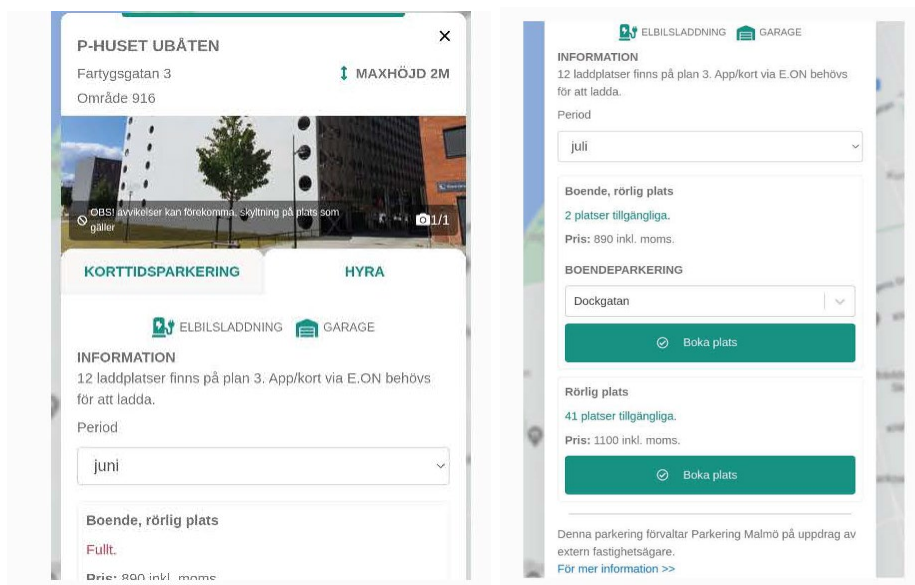
Om ekvivalent ljudnivå vid en bostads fasad överstiger 60 dBA ska minst hälften av bostadsrummen vara vända mot en sida som vid fasad har en ekvivalent ljudnivå på högst 55 dBA och maximal ljudnivå nattetid (kl. 22.00 - 06.00) på högst 70 dBA. För en bostad med en boarea på maximalt 35 m² får den ekvivalenta ljudnivån vid fasad uppgå till 65 dBA. Om en bostad har en eller flera uteplatser ska minst en av dessa ha högst 50 dBA ekvivalent ljudnivå och högst 70 dBA maximal ljudnivå. Maximalt värde får överskridas med som mest 10 dBA upp till fem gånger i timmen dagtid (kl. 06.00 - 22.00). Samtliga angivna ljudnivåer avser frifältsvärden. Om det inte går att uppnå värdet vid fasad (undantaget den högre ljudnivån vid smålägenheter) så bör minst hälften av bostadsrummen i bostaden vara vända mot en sida där 55 dBA ekvivalent ljudnivå inte överskrids vid fasaden och 70 dBA maximal ljudnivå inte överskrids mellan kl 22.00 och 06.00.



(2)

PARKERING

Ni uppfyller inte verkligt parkeringsbehov. Idag parkerar ca 200 bilar dagtid och ca 50 bilar över natten på befintlig parkeringsyta. Fullriggaren där får bara boende på Dockgatan 19-25 möjlighet till boendeparkering så det innebär att det kommer att saknas många P-platser. I P-huset Ubåten där finns inga platser att hyra idag.



Kvarter E beräknas generera ett behov av 23 platser, vilket är tänkt att lösas i befintligt p-hus, Ubåten, i enlighet med den detaljplan som sedan tidigare omfattar kvarteret. Bilplatsbehovet för kvarter A-D har beräknats till ca 240 bilplatser, med utgångspunkten att kvarter A bebyggs med bostäder och inte kontor. Kvarteret med förskola och kontor har ett bilplatsbehov på 27 platser, varav 12 platser för korttidsparkering åt besökare - hämtning/lämning. Räknet med samnyttjande av parkeringsplatser mellan de olika funktionerna i området, exklusive korttidsparkering till förskolan och parkeringen till kvarter E, blir parkeringsbehovet ca 240 platser. Detta motsvarar det behov som bara bostäderna inom kvarter A-D ger upphov till. Parkeringsstalet för medelnivå av mobilitetsåtgärder har använts, men beroende på hur mycket fastighetsägaren väljer att arbeta med mobilitetsåtgärder kan parkeringsstalet bli både högre och lägre. Bilparkeringen avses lösas i underjordiska garage under respektive kvarter, med undantag för korttidsparkeringen till förskolan som kommer att anordnas som markparkering på förskoletomten. De underjordiska garagen avses kopplas samman till två större garage för att underlätta samnyttjande och minska behovet av nedfarter. De två anläggningarna uppskattas sammantaget kunna rymma ca 250 bilplatser. Därutöver föreslås anläggningarna även rymma cykelparkeringsplatser, ellådcykelpool, bilpool samt laddplatser. (3)

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt".*
2. *Trafiken till de nya kvarteren kommer att innebära höjda bullernivåer längs Dockgatan jämfört med idag, men det innebär ingen oacceptabel bullersituation. Den typ av bebyggelse som planeras och den trafik denna genererar är något som kan förväntas i ett utbyggnadsområde som Västra hamnen, relativt centralt i staden.*

Bebyggelsen längs Dockgatan har tillgång till en gemensam uteplats på respektive innergård där riktvärdena klaras, vilket är tillräckligt. Även vid den nya bebyggelsen inom planområdet kommer riktvärdena för uteplats överskridas på en del balkonger ut mot gatorna, men klaras på uteplatserna på de gemensamma gårdarna.

3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrik "Parkerings".*

Övriga

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 27, fastigheten Dockporten 5, diarienummer SBN-2021-420-79:

Vi protesterar kraftigt på de planer som har lagts ut om Kranen 5, ett sådant högt hus längst ut mot havet kommer att förstöra både vår utsikt och miljön för alla som bor i Dockan. **(1)** När vi köpte vår lägenhet fanns det inga planer på att bygga ett sådant högt hus. **(2)** Hur tänker ni? Tråkigt att ni vill förstöra för så många som redan bor på Dockan.

Vi som bor i Dockan behöver också grönområde närmast havet precis som de boende har i Västra Hamnen Vi ber er att verkligen tänka om och se till att vi får behålla vår fina miljö och utsikt över havet. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".
2. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".
3. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Parkens storlek och placering" samt "Kajen som plats för möten och rekreation".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Lägatan 11 A, fastigheten Skåneland 2, diarienummer SBN-2021-420-81:

1. Nybyggnation bör inte överstiga 5 våningar i Västra Hamnen/Dockan och framför bör avstånden mellan husen öka
2. Brf Lilla Varvsgatan samt Brf Varvet på Lägatan är varnande exempel; klumpiga objekt samt kringgårdade innergårdar som gör att ljudet studsar runt på en liten ytan som utgör en direkt ohälsosam påverkan för lägenhetsinnehavarna
- 3 Blir så pass stora BRF föreningar/fastigheter som gör att vi-känsla och trivsel förvanskas
4. ett 15 våningar stort hus närmst vattnet är som stor skugga som förstör hela intrycket av närhet till hav och samt det blir kastvindar kring dylika objekt som partiellt omöjliggör för äldre och barn att passera (Referens Turning torso) **(1)**
5. tidigare plan var rimlig avvägd gällande aspekter kring miljö, krav på fler bostäder samt grönska **(2)**
6. tyvärr så är förbindelserna till Västra Hamnen via 2 knutpunkter och idag fungerar det direkt uselt när kontoren stänger för dagen, det tar 15–20 minuter redan idag att bara köra ett par kilometer för att komma ut från Dockan/Västra Hamnen, fullständigt vidrigt för miljön med alla bilar som står stilla på tomgång **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt".
2. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".
3. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrik "Trafik och tillgänglighet".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 41, fastigheten Dockporten 7 (tidigare, hittas inte på adressen längre), diarienummer SBN-2021-420-82:

Vi bor i Havsprinsen och ser väldigt negativt på bygget av Kranen 5. Vi förutsätter att bygget nekas då det förstör för fler än vad det gynnar.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Synpunkten har noterats och diarieförts.

Bostadsrättsförening Brf Kaj 33 på Krankajen 36, fastigheten Torrdockan 4, diarienummer SBN-2021-420-83:

Yttrandet är snarlikt yttranden med bland annat diarienummer SBN-2021-420-62 som presenterats samlat tidigare i samrådsredogörelsen. Se vidare detta yttrande. (Stadsbyggnadskontorets kommentar).

Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 27, fastigheten Dockporten 5, diarienummer SBN-2021-420-85:

Angående 15 våningars höghus närmast havet!!!! Hur tänker man här? Det borde ju vara en öppen plats med mkt grönt och eventuellt en badbrygga/plats där vi här runtom kan bada för som nu många gör i hamnen i Dockan (vilket är förbjudet) Saknar verkligen grönområden och träd här runtom kring. **(1)** Här måste ni tänka om och ev. då lägga ett höghus längre upp i Dockan som ej skymmer och skuggar för alla boende i närområdet. **(2)** Ni kan ju inte bara trycka in och förtäta området så mycket när infrastrukturen ej fungerar. Alldeles för lite ut- och invägar för oss som redan bor här. **(3)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Parkens storlek och placering" samt "Kajen som plats för möten och rekreation". Kajen är tänkt att utformas med glacis mot norr och som spontad kaj eller glacis mot öster. Badbryggor kommer sannolikt inte vara möjligt att anlägga på grund av närheten till inloppet till småbåtshamnen Dockan Marina och de säkerhetsrisker det innebär för de badande.*
- 2. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
- 3. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrik "Trafik och tillgänglighet".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Hallenborgs Gata 14A, fastigheten Rogaland 1, diarienummer SBN-2021-420-90:

Angående detaljplan för Kranen 5 så vilja framföra att jag inte anser att någon del av bebyggelsen ska överstiga sju våningar i likhet med de flesta fastigheter i Dockan-området - att tillåta 15 våningar längst ut är ngt som ger en obalans i det intryck som ges.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Krankajen 38, fastigheten Torrdockan 5, diarienummer SBN-2021-420-93:

Vi vill protestera mot Malmös detaljplan Kranen 5. Malmö och Peab har tidigare lovat att bebyggelse av nya bostäder inte kommer överskrida 5–6 våningar. **(1)**

Nu har man tydligen tänkt bygga ett 15–16 vånings höghus längs ut mot havet, som kommer ta sol och utsikt för många som bor i Dockan. Detta kommer dessutom förstöra vår fina närmiljö. **(2)** Då vi helt saknar grönområden så vore det bra för alla att få en större park. **(3)**

Det kommer flytta in många nya invånare med nya höghuset Docks med sina 2 torn, där högsta blir 26 våningar.

Förstör inte Dockan mer!!!

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

- 1. Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation".*

2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Krankajen 36, fastigheten Torrdockan 4, diarienummer SBN-2021-420-94:

Som många andra vill vi gärna uttrycka vår åsikt avseende planeringen av ett nytt höghus enligt detaljplanen "Kranen 5". Det byggs redan ett enormt höghus på Dockan, och att nu addera ytterligare ett går mot vårt förstånd. Hela charmen med detta område och Västra Hamnen är just närheten till havet och med ytterligare ett höghus mitt framför havet förstör man den miljö som Västra Hamnen och Dockan faktiskt erbjuder?

Med tanke på avsaknaden av fler grönområden på den östra sidan av Västra Hamnen vore väl detta område ett optimalt läge för den typen av bebyggelser i första hand? Det vore klart att föredra såväl arkitektoniskt som miljömässigt.

Vi hoppas innerligen att ni tänker om i detta ärende.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn" samt "Parkens storlek och placering".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Krankajen 30, fastigheten Torrdockan 4, diarienummer SBN-2021-420-100:

Motsätter oss detaljplanen för det planerade femtonvåningsbyggnaden i områdets nordöstra hörn.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Synpunkten har noterats och yttrandet diarieförts.

Boende/bostadsrättsinnehavare på Lilla Varvsgatan 29 A, fastigheten Kryssmasten 12, (tidigare Dockgatan 53A, fastigheten Dockporten 8, hittas inte på denna adress längre), diarienummer SBN-2021-420-103:

Efter ett intensivt möte i förra veckan, så hoppas vi alla att ni tar till Er kritiken framför allt av 15 våningshusets placering, samt att även parken flyttas som enligt planen ska ligga mitt i området.

Folk kommer till Dockan/Västra Hamnen för att njuta av havet....och stillheten i Dockan är fantastisk.

Kontrasterna är härliga mellan dom båda och var och en väljer själv.

Som nämndes på mötet är grönska, rekreatiomsområde, utegym, boulebana, fontän, mini-golf, blomrabatter, townhouses i vitt/blått, lägre hus med terrasser, liten scen med Goodnight Sun musik är några utav förslagen. **(1)**

Personligen tycker jag att det höga huset ej skulle finnas med i planen, men i värsta scenariet att det i så fall flyttas till hörnan där Östra Varvsgatan tar slut vid bussarna ändhållplats. **(2)**

Malmö behöver mer grönska istället för mer betong. Med tanke på marinan och alla härliga segelbåtar, så hade ju ett marint tema passat in. Det är viktigt att dom underbara solnedgångar över havet kommer till sin rätt, trevliga bänkar mm som utanför Dockporten.

Tänk grönt och skönt med havets spegel.

Jag hoppas på att ni gör denna del av Dockan till en underbar plats där alla kära Malmöbor / turister kan samlas och njuta tillsammans. **(1)**

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering" samt "Kajen som plats för möten och rekreation". Det exakta innehållet i parken, på kajtan och på planerade men ännu inte utbyggda torg- och parkytor i planområdets närhet kommer att studeras vidare i projekteringen av dessa ytor och regleras inte i detaljplanen.*
2. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*

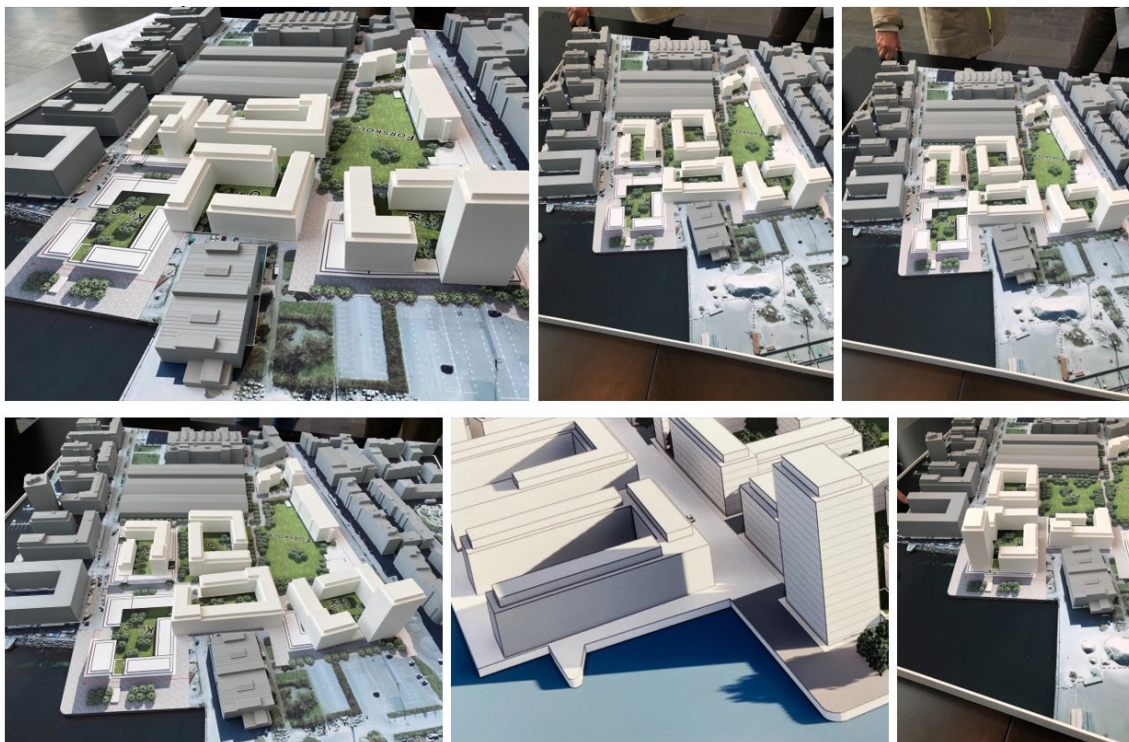
Boende/bostadsrättsinnehavare på Dockgatan 51, fastigheten Dockporten 8, (tidigare, hittas inte på adressen längre), diarienummer SBN-2021-420-104:

Här kommer mina synpunkter angående DP 5767.

Jag härmed starkt emotsätter mig den presenterade planen och hoppas att Malmö stad reviderar sina planer och kommer med nytt förslag där vi alla är med och kan bidra med våra synpunkter och konstruktiva förslag.

BARA TILLSAMMANS ÄR VI STARKA!

Yttrande kompletterat med bilder, diarienummer SBN-2021-420-106:



Yttrande kompletterat, diarienummer SBN-2021-420-129:

Som snart pensionär har jag offrat jättemycket för att köpa denna för mig drömlägenheten i ett marint område med stor potential till bättre mångfald och därför är jag helt förstörd av tanken att detta fina område som erbjuder så mycket av den marina känslan och lugn & ro till boenden i området och folk från andra delar av Malmö som kommer hit för att fiska och njuta av marina miljön ska ev. förstöras av den tilltänkta planerna enligt det som vi har fått presenterats. **(1)**

Som inledning till denna detaljplan behöver man ha en öppen dialog med Stadsbyggnadskontoret kring hur tankegångarna går för att planera och skapa en attraktiv stad som ska vara i framkant för trivsel, integration av äldre och unga samt att ska erbjuda rekreation, grönt parkområde, naturlig mångfald och enastående och unika tillfället till barn och unga som fiskar att få njuta av naturen.

Västra Hamnen som idag representerar området är ett gott exempel för hur en stad kan attrahera invånarna i Malmö samt möjliggöra för företag som överväger etablering i Malmö. Visionen är att attrahera folk och företag till området och skapa skatteintäkter till Malmö.

En stadsplanering skall vara utformad så att man får en vision av helheten från alla olika vinklar och inte mötas av en mur med höga hus i ytterkanterna. I normalt planerande har man höga hus i bakgrunden med en 'Skyline' som växer i höjd inåt staden. **(1)** Detta har Malmö stad och Stadsbyggnadskontoret nu fantastiska möjligheter att förverkliga i det kommande Nyhamnsområdet. **(2)**

För att vara tydlig, här finns det ett helt blankt papper i området att bygga visionen ifrån.

Den nu framlagda detaljplanen för vidare byggnation i Västra Hamnen tyder inte på ett genomtänkt förslag där fastigheten Kranen 5 står med ett torn på 15 våningar när majoriteten av byggnaderna i omgivningen ligger runt 6 våningar i höjd.

En planering och förslag som detta skapar bara irritation för kringboende som hamnar i skugga och insyn. Risken ökar markant för att ett stabilt skatteunderlag väljer att flytta från området i närtid vilket i förlängningen leder till att området tappar sin attraktionskraft. Det skapar också en förfulande vy från havet och stan som endast utgörs av höga byggnader och inte en helhet som en stad skall ge i sitt första intryck. **(1)**

Barnfamiljer lockas ej heller till vårt område i förlängningen dels på grund av försämrade transportvägar och närheten till naturen och marina miljön samt svårigheter med parkering i garage då det endast finns en bråkdel av platser till förfogande på de tomtytor man bygger på.

Visionen av ett cyklande Malmö är behjärtansvärt i miljöhänsen men också feltänkt när elbilar får sitt stora genombrott vilket ligger inom detaljplanens projekt- och färdigställandetid. Klarar man inte kommunikationerna så skapar man inte attraktion. **(3)**

Var finns i framtiden de grönområden som behövs för den ökade population man eftersträvar för att skapa skatteintäkter? **(4)**

Arkitekterna kan planera attraktivare boenden som inte är så höga och rita terrasshus som främjar både grönt och möjlighet att alla får syn till havet och dagsljus och sol.

Vi boenden är nu skarpt kritiska till Malmö Stads fortsatta planering av Västra Hamnen // Dockan som riskerar att skapa en utflyttning istället för att vara ett attraktivt boende med naturen i centrum i framtiden.

Att det kanske kortsiktig finns en vinning för Malmö Stad genom att bygga med en sådan detaljplan är en sak då byggrättsintäkterna per kvm är en engångsinbetalning. Dock kan man med bättre planering få husen så byggda att kvm priserna ger ännu mera intäkter och stadsdelen blir långsiktigt mera attraktiv.

Här behöver man lyfta blicken och se i horisonten för att förstå bättre dynamiken i området eller som annars kommer att leda detta till färre ringar på vattnet med ett negativt resultat som följd (som beskrivits ovan) vilket leder till ökad avflyttning och som i sin tur leder till att området tappar i attraktionskraft.

Vi ber Er nu att beakta de redan boende i området Västra Hamnen genom att planera kommande byggnation i rätt höjd som kan smälta in i området och inte svävar ut som bara skapar irritation för befolkningen i området. **(1)**

Som förslag, skicka ut gärna en enkät till samtliga boende i hela området för att skapa en bild av vad som behövs för att bibehålla dem som redan bor i området. Denna skall då innehålla frågor om kommunikationsmöjligheter, grönytor, kommande byggnation etc.

- Gör en ny planering över vår stad, gör den attraktiv samt ta tillvara på den fantastiska möjligheten med Nyhamnsområdet utan att förstöra ett område som fortsatt kan förbli så bra som det är idag med fiskande folk och folk som kan sitta på bänkar och njuta av solnedgången.
- Ni kan t ex. placera om den 15 våningshuset och göra mera grönt och parkområdet så att skapa ett unikt område då kan planerna få acceptans och förståelse hos invånarna.
- I bifogad fil föreslår vi att kv C ska inte byggas som det är presenterats utan med kortare terrasshus i stället. (5)

Med detta brev med synpunkter för detaljplan D5767, Kranen m.fl. i Västra Hamnen ser jag inget annat val än att motsätta mig denna plan och överklagar den planen som har presenterats.

Med detta sagt hoppas jag att Malmöstad, arkitekterna och framtida entreprenörer revidera sitt negativa exploateringsprojekt och kommer med nytt förslag.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

1. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – bland annat rubrikerna "Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation", "Parkens storlek och placering" samt "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".*
2. *I Malmö finns numera en tydlig strategi i kommunens övergripande planering (genom översiktsplanen) att låta staden växa genom förtätning – innanför Yttre Ringvägen. För att Malmö ska kunna växa behöver bebyggelsestätheten därmed vara relativt hög, inte minst i centrala och kollektivtrafikenära lägen. Nyhamnen kommer i enlighet med detta att utvecklas till en tätbebyggd stadsdel med högre bebyggelse än i mer perifera lägen. Västra hamnen är dock också en centralt placerad stadsdel med god kollektivtrafiksörjning, vilket innebär att även denna stadsdel behöver utvecklas med relativt hög täthet.*
3. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubrikerna "Trafik och tillgänglighet" samt "Parkeering".*
4. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".*
5. *Se avsnittet "Samlade kommentarer" – bland annat rubriken "Process och dialog".*

Boende/bostadsrättsinnehavare på Krankajen 42, fastigheten Torrdockan 5, diarienummer SBN-2021-420-115:

Yttrandet är identiskt yttrande med diarienummer SBN-2021-420-87/88, med undantag för angiven bostadsplats. Se vidare dessa yttranden. (Stadsbyggnadskontorets kommentar).

Boende/bostadsrättsinnehavare på Lilla Varvsgatan 49B, fastigheten Skåneland 2, diarienummer SBN-2021-420-108 samt SBN-2021-420-116:

Vill INTE ha något 15-våningshus på Kranen 5!

Behåll utrymme och vidder så som vi har det runt Västra Hamnen. Ska det tvunget byggas så håll nere höjden till max hur höga övriga byggnader är runt om.

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering" samt "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Västra Varvsgatan 18A, fastigheten Relingen 2, diarienummer SBN-2021-420-121:

I större delen av mitt hittills 63-åriga liv har jag bott i närheten av Ribersborgsstranden och därmed i närheten av Öresund. Just närheten till Öresund med utsikt över vattnet med årstidernas olika skiftningar är en av anledningarna till att jag och min make håller oss kvar här. Även sonen har vant sig så vid närheten till Öresund att han också valt Västra Hamnen för sitt första boende.

Vi är medvetna om att vi på olika sätt är lyckligt lottade, som har möjlighet att bo här, och har i båda boendena mindre yta än vad vi kunnat ha i andra stadsdelar med lägre kvadratmeterpris. Men det fungerar bra då vi är mycket utomhus; runt Ribersborgsdammarna, på Ribersborgsstranden, Limhamnsfältet och längs de fina och långa strandpromenaderna som sträcker sig ner i Dockan med småbåtshamnen och sedan via Klaffbron in i stan.

Döm om min förvåning när jag nu ser detaljplanen DP 5767, Kranen 5 m.fl. i Västra Hamnen och inser att det, troligen, är planerat ett 15-våningshus närmast vattnet... med en park bakom huset...så att alltså utsikten från parken blir baksidan på ett 15-våningshus? Är det inte klokare att ha parken närmast vattnet och huset bakom? Det ger ju så många fler, än bara de boende i höghuset, möjlighet till utsikt över vattnet. Samtidigt som man i 15-våningshuset har havsutsikten kvar men med tillskott av också ett grönområde!

Övriga parker/grönområden som är placerade så att de besökande har utsikt över Öresund är flitigt frekventerade och sommartid är det ganska tätt mellan sällskapen, varför ytterligare park/grönområde skulle vara önskvärt och dessutom av stort värde.

Hoppas att detaljplanen ändras så att fler kan få del av en havsnära plats!

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering".

Boende/bostadsrättsinnehavare på Västra Varvsgatan 18A, fastigheten Relingen 2, diarie-nummer SBN-2021-420-131:

Det har kommit till min kännedom, att det finns planer på att bygga ett upp till 15 våningar högt hus direkt mot vattenlinjen, precis i gränsen mellan Västra Hamnen och Dockan. I anslutning här ska det anläggas ett välbehövligt grönområde/park men av någon märklig anledning BAKOM denna huskoloss?!

Många byggnadsprojekt här de senaste åren har varit imponerande till design och koncept och placering, men här måste jag bara undra hur man tänkt.

Det mångkulturella Malmö blommar upp här - i Västra Hamnen och Dockan - med mötet mellan boende och tillresta - från andra stadsdelar och andra världsdelar. En park nere vid vattnet, i den stad som förr kallades "Parkernas stad", skulle vara ett så mycket bättre alternativ! Låt den här fantastiska kustlinjen komma alla till del genom att låta parken ligga framför höghuset!

Att bryta denna magnifika strandpromenad - från gröna Ribersborgsstranden, över Sundspromenaden och Scaniaplatsen vidare mot Scaniaparkens kullar och grönska med ett jättehus innan fortsättningen runt marinan i Dockan - det kommer troligen väcka ett visst ...uppsende

Turning Torso är redan byggt.

Låt detta nya hus glida in harmonisk bland de andra husen längre bak och anlägg en spektakulär park i "Parkernas stad" symboliserande sammanbindande snarare än ännu ett monument över exklusivt avskiljande!

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Se avsnittet "Samlade kommentarer" – rubriken "Parkens storlek och placering" samt "Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn".

Samlade kommentarer

Nedan redovisas sammanfattningsvis vilka synpunkter respektive rubrik gäller, samt kommentarer kring synpunkterna.

Planförslagets förhållande till tidigare planering och kommunikation

Kommentar till synpunkter rörande att:

- Planförslaget frångår vad som kommunicerats i värdeprogrammet för Västra Dockan kring utvecklingen av området, vad gäller utbredning av park och bebyggelsehöjder.
- Planförslaget frångår vad som kommunicerats kring byggnadshöjder i visionsdokumentet "Västra Hamnen – ett hållbart och gott liv för alla".
- Planförslaget innebär högre exploatering och högre byggnadshöjder än omgivningen och riskerar att bli en oattraktiv miljö jämfört med exempelvis Bo01.
- Byggaktören har kommunicerat att området närmast Dockgatan inte skulle bebyggas/skulle bli ett grönområde.

Värdeprogrammet som togs fram 2012 för planområdet och angränsande område i söder är ett visionsdokument och har delvis legat till grund för planförslaget, men är inte juridiskt bindande eller ett politiskt antaget dokument. Att vissa förändringar i ett planförslag kan ske i förhållande till ett värdeprogram som togs fram för drygt 10 år sedan är naturligt i ljuset av de förändringar som löpande sker i såväl samhälle, stadsplanering som politik. Det samma gäller för förhållandet till visionsdokumentet "Västra Hamnen – ett hållbart och gott liv för alla" som också togs fram för 10 år sedan.

I Malmö finns numera en tydlig strategi i kommunens övergripande planering (genom översiktsplanen) att låta staden växa genom förtätning – innanför Yttre Ringvägen, och inte minst i kollektivtrafiknära lägen. Syftet är bland annat att bygga en mer resurs- och energieffektiv stad, att minska bilberoendet och att undvika byggande på jordbruksmark. I stadens översiktsplan anges bland annat att Västra hamnen ska byggas ut med den för stadens näst högsta täthetsgraden på en femgradig skala (den tätaste är aktuell närmast Malmö centralstation, Triangelstation och Hyllie station). Det anges också att i områden med ny blandad stadsbebyggelse och vid omfattande omvandling av existerande områden ska en högre bebyggelsetäthet eftersträvas, än på platser i motsvarande lägen som har bebyggts i en annan tid.

En annan förutsättning som påverkar synen på exploateringsgraden i Västra hamnen är den metro med station som kan bli aktuell i området i framtiden och som då motiverar ett stort resandeunderlag.

Bebyggelsestrukturen och höjden på bebyggelsen har i viss mån förändrats i jämförelse med vad som visades i värdeprogrammet, men redan i värdeprogrammet och i den värdeplan som hörde till värdeprogrammet var parken placerad centralt i området, norr om Båghallarna. Dess storlek angavs till minst 5 000 kvadratmeter, det vill säga den yta parken nu har enligt planförslaget. Det så kallade "Gröna Dockan", som var illustrerat i planområdets nordöstra del, mot Dockgatan, var i text angivet som "huvudsakligen bostadsbebyggelse, med inslag av verksamheter. Hushöjder mellan 4-21 meter. Gathörn vid stråk kan markeras med högre byggnadshöjd." Redan i arbetet med värdeprogrammet var tanken alltså att området närmast Dockgatan skulle bebyggas, och inte användas som park. Tyvärr var illustrationen till värdeplanen inte så tydlig och "Gröna Dockan"-kvarteren illustrerades med en grön färg (om än annan än den för parken), vilket vid en snabb anblick kunde tolkas som grönytor.

I planuppdraget angavs förvisso att värdeprogrammet skulle vara ett underlag för arbetet med detaljplanen, men detta innebär inte i sig ett hinder för att utveckla och revidera den byggda strukturen i den mån det bedöms lämpligt. Att ett förslag till en bebyggelsestruktur förändras och utvecklas under ett planarbete gång är inget ovanligt.

Stadsbyggnadskontoret kan inte svara för vad byggaktören tidigare kommunicerat till bostadsköpare kring utvecklingen i området. För diskussion kring detta hänvisas till byggaktören tillika fastighetsägaren Dockan Exploatering AB och dess delägare PEAB, JM och Wihlborgs.

Parkens storlek och placering

Kommentarer till synpunkter rörande att:

- Parken är för liten och borde utökas/öppna hela området.
- Parken borde placeras närmast vattnet så att ett sammanhängande grönstråk kan skapas längs kusten och så att parken blir mer tillgänglig.
- Parken kommer bara nyttjas av förskolan och boende runt parken.

Malmö stad ska enligt den kommunövergripande översiktsplanen utvecklas som en nära, tät, grön och funktionsblandad stad. Staden ska främst växa inåt, innanför Yttre ringvägen. Västra hamnen ska tillsammans med andra centrala delar utvecklas med relativt hög täthet, om än inte fullt så tät som området allra närmast Malmö centralstation, Triangeln och Hyllie station. Det förslag till utbyggnad inom planområdet som arbetats fram, med en park om 5 000 kvadratmeter, utgör en avvägning mellan den inriktning kring täthet som råder, och önskemål om att också bygga en grön stad med plats för grönska, rekreation med mera.

Parken inom planområdet har sedan lång tid tillbaka varit tänkt centralt i området. Läget här gör att parken kan knytas till ett nordsydligt stråk genom området där många kan tänkas röra sig framöver, eftersom även andra målpunkter såsom verksamheten i Båghallarna ligger längs med stråket.

Placeringen inom området och inte ute vid havet innebär också att parken kan utgöra ett komplement till kajstråken som planeras. En park i ett mer skyddat läge har potential att erbjuda andra kvaliteter än en park vid vattnet – mer lummighet, större träd, mer skyddade sittplatser och eventuellt lektyr. Skyddat kan i denna kontext innebära skyddat från vind, men också mer behagligt klimat med lövskugga varma dagar, och också i viss mån mer skyddat från faror i form av vatten och trafik.

Att parken och förskolan (som numera planeras i angränsande DP 5899) placeras bredvid varandra innebär att de tillsammans kan uppfattas som ett större grönt rum. Även om man inte kan gå in på förskolegården upplever man som förbipasserande grönskan. Att de båda ytorna placeras bredvid varandra innebär också att mer grönska i form av större träd med platskrävande rotsystem och kronor kan rymmas. Det är möjligt att förskolegrupper kommer att gå ut i parken ibland, men eftersom man kommer att ha tillgång till en stor, egen gård kan verksamheten i första hand antas nyttja denna för sin utevistelse.

Gröna Dockan

Kommentarer till synpunkter rörande att:

- Förslaget lever inte upp till visionen om ”Gröna Dockan”.
- Visionen om ”Gröna Dockan” med grönska på fasaderna kan inte uppnås med en 51 meter hög byggnad.
- Det saknas grönytor längs Dockgatan, det borde tillföras.

Konceptet ”Gröna Dockan” kommer att ta sig uttryck på olika sätt inom planområdet. Parken och förskolegården (numera inom separat DP 5899) kommer tillsammans att utgöra en stor, grön lunga i områdets mitt. Även om frågan inte regleras i detaljplanen är avsikten att parken ska utformas med omfattande vegetation och hög kröntäkningsgrad (det vill säga den andel av markytan som trädens kronor kommer att täcka). Att park och förskolegård placeras i anslutning till varandra ger goda förutsättningar för plantering av större träd. Utöver den grönska på allmän plats som kommer att finnas i parken kommer också gatorna i området planteras med så mycket träd som möjligt.

Inom kvartersmarken ska bebyggelsen utföras indragen från fastighetsgräns, så att förutsättningar finns för viss plantering på förgårdsmarken. Dessutom ställs relativt höga krav på vilka jordmängder som garagehjälklagen ska bära, så att förutsättningar finns för plantering av större träd på gårdarna. Detta i kombination med detaljplanens krav på grönytefaktor och gestaltungsriktlinjernas skrivningar om grönska på kvartersmark ger goda förutsättningar för att även kvarteren ska utformas på ett sätt att de upplevs gröna. Kvartersstrukturen med släpp mellan byggnadsvolymer gör att förbipasserande kommer att skymta grönskan inne på gårdarna, vilket ytterligare bidrar till upplevelsen av ett grönt område.

Kajen som plats för möten och rekreation

Kommentarer till synpunkter rörande att:

- Parken borde placeras närmast vattnet så att ett sammanhängande grönstråk kan skapas längs kusten och så att ytan vid vattnet blir attraktiv att vara på. Detta gynnar också turismen.
- Det borde finnas plats för olika aktiviteter, möten och rekreation vid kajen/vattnet.
- Bebyggelse nära vattnet, och då särskilt hög bebyggelse, ger dåligt mikroklimat på kajen och gör den oattraktiv att vistas på.

Kajen som planeras kommer att vara en relativt stor yta – exempelvis större än den som finns norr om Dockporten. Ytor kommer att finnas för olika möten och aktiviteter att försiggå. Även träd- och annan plantering planeras på kajen.

Även om tillkommande bebyggelse kommer att innebära ökad skuggning kan den också bidra till att kajytan upplevs tryggare genom "fler ögon på kajen" och fler människor som rör sig på kajen, inte minst kvällstid. Verksamheter i bebyggelsens bottenvåning kan också bidra till aktivitet på kajen. Verksamheterna kan locka besökare och kan "spilla ut" mot kajen genom exempelvis uteserveringar på den egna förgårdsmarken, men eventuellt också genom att ansöka om tillstånd att utöka eventuella uteserveringar på förgårdsmarken ut över det som kommer att vara kommunal allmän plats.

Hög byggnad i planområdets nordöstra hörn

Kommentarer till synpunkter rörande att

- Den höga byggnaden skiljer sig från annat som byggs i området och passar inte in.
- Det finns ingen anledning till en orienteringspunkt längs kusten, sedd från havet, eller en markering av gränsen mellan hav och land med en hög byggnad. Det räcker med lägre/den befintliga bebyggelsen.
- Bebyggelsen borde anpassas i höjd efter omgivningen.
- Om en hög byggnad ska finnas inom området borde den ligga placerad längre in i det nya området där den påverkar den befintliga, omgivande bebyggelsen mindre, alternativt placeras mot Östra Varvsgatan. Närmast havet borde bebyggelsen vara lägre, eller ersättas med park.
- En hög byggnad i slutet av Dockgatan blockerar utsikten mot havet och kommer att göra att gatan upplevs instängd. Det riskerar att leda till upplevelse av otrygghet.
- Den höga byggnaden kommer att påverka grannkvarteren mycket negativt med hänsyn till ökad skuggning och insyn samt försämrade dagsljusstillgång och utsikt.
- Den höga byggnaden kommer att påverka mikroklimatet på kaj och gator negativt.
- En hög byggnad längs kusten ger ett förfulande intryck.
- Den höga byggnaden kommer ha dålig klimatpåverkan.
- Den höga byggnaden kommer minska områdets attraktivitet, riskerar att öka avflyttningen och försämma skatteunderlaget.

Placering och roll i området

I Västra hamnen (och även på flertalet andra platser i staden) har höga byggnader placerats som solitärer som sticker upp över en lägre, generell bebyggelseskala. De höga byggnaderna markerar strategiska platser och stråk där många människor rör sig och utgör samtidigt orienteringspunkter i stadslandskapet. Byggnaderna ligger många gånger väl exponerade såväl på håll som i sitt lokala sammanhang.

I vissa fall har byggnaderna placerats en bit in från vattenkanten, i andra inte. "Studio" på Hjälmarekajen är exempelvis placerad i korsningen med Universitetsbron/Nordenskiöldsgatan, fullt exponerad mot Malmö hamninlopp. "Docks" som är under uppförande ligger också exponerad mot vattnet och markerar Dockplatsen och stråken runt omkring med dess många förbipasserande. Andra byggnader såsom Gängtappen och Turning Torso ligger längre inåt land, men är också placerade vid stråk med många förbipasserande. Det samma gäller många andra högre byggnader längre in i staden.

Den nu aktuella, högre byggnaden föreslås placeras längs stråk där många kommer att röra sig och markerar kajen som en publik plats. Om en koppling över till Mellersta hamnen i framtiden skulle byggas i detta läge kommer platsen få en lite annan roll, men sannolikt vara minst lika strategiskt intressant. Byggnaden kommer att utgöra en orienteringspunkt för såväl dem som kommer inifrån land och rör sig ut mot vattnet, som för dem som ser Malmö från vattnet och exempelvis ska segla in i Dockan. Byggnaden sticker upp över den i övrigt relativt sammanhållna, lägre bebyggelsen. Sammantaget kan byggnaden anses följa tidigare mönster av hur högre byggnader har placerats i Västra hamnen, och står därmed inte i konflikt med ambitionen om att genom arkitekturen stärka Malmös särart. Byggnaden kan också bidra till att stärka det stadsmässiga mötet med och orienteringen längs kusten, vilket är önskvärt enligt Malmös riktlinjer för höga hus (som dock antogs efter det att idén om den nu aktuella byggnaden föddes).

Ett centralt läge inom området, vid parken, bedöms inte vara tillräckligt strategiskt och intressant för att motivera en hög byggnad.

Om det i framtiden skulle bli aktuellt med metro till Köpenhamn och en station i norra delen av Västra hamnen kommer området kring stationen bli strategiskt viktigt. Högre bebyggelse kan därmed bli aktuellt även i denna del, men i det fallet norr om det nu aktuella planområdet. Även i andra delar av Västra hamnen skulle det i framtiden kunna bli aktuellt med högre byggnader, kanske högre än den nu aktuella, även om det inte finns några konkreta planer för det idag.

Påverkan på upplevelsen av Dockgatan

Placeringen av den höga byggnaden i slutet av Dockan kommer inte att hindra utblickar mot havet längs med gatan. Gaturummet (exklusive förgårdsmark) är 16 meter brett, den höga byggnaden skjuter ut med fyra meter. 12 meters gatubredd återstår därmed. Det står dessutom en rad träd längs gatans västra sida som i viss mån begränsar utblicken i den del som också påverkas av planförslaget. För den som rör sig längs Dockgatan i lägre hastigheter kommer det också finnas utblickar mot Dockan i öster och parken i vissa partier, och i viss mån in mot bostadsgårdarna och den grönska som kommer att finnas där.

Planbeskrivningen har kompletterats med ett perspektiv som visar en vy längs Dockgatan och hur den tillkommande bebyggelsen kommer att påverka siktlinjen längs Dockgatan.

Vad gäller farhågan att den föreslagna bebyggelsen skulle innebära att gatan upplevs som en bakgata utan liv kommer konsekvenserna sannolikt att vara den motsatta. I den höga byggnadens bottenvåning planeras en lokal för verksamheter, exempelvis ett kafé. Den nya bebyggelsen längs Dockgatan kommer att få entréer och fönster mot gatan som gör att det blir mer liv längs gatan och fler "ögon på gatan" som kan bidra till trygghet. Avsikten är att den nya bebyggelsen ska utföras med fler entréer mot Dockgatan än vad den befintliga bebyggelsen på gatans östra sida har, eftersom denna upplevs slutna. Detta framgår av de gestaltungsriktlinjer som arbetats in i planförslaget.

Omgivningspåverkan

Den höga byggnad som föreslås kommer att innebära ökad skuggning för framför allt en del av de boende inom fastigheten Dockporten 8, och framför allt under kvällen. Fasaden mot norr kommer att vara påverkad av skugga från den höga byggnaden inom planområdet under stora delar av kvällen, men kommer att

kunna vara solbelyst åtminstone en stund varje kväll. Eftersom området väster om Dockporten 8 idag är obebyggt blir förändringen märkbar. Även en lägre byggnad skulle dock innebära en påtagligt ökad skuggpåverkan jämfört med dagsläget. En mer traditionellt sluten kvartersstruktur med lite lägre bebyggelse skulle också skugga delar av fasaden som med den nu föreslagna bebyggelsen inte skuggas, eftersom ett släpp lämnats mellan den höga byggnaden och byggnadskroppen söder om denna. Bebyggelsen inom det aktuella kvarteret kommer också att skugga kajen i norr, men höjden på den höga byggnaden gör ingen större skillnad. Även en betydligt lägre byggnad skulle skuggat kajen kvällstid.

Den höga byggnaden kommer att innebära en viss begränsning av utblickarna mot nordväst, men även en lägre bebyggelse inom kvarteret skulle begränsat utblicken åt detta håll. Stora delar av utblickarna mot norr och mot havet kommer att finnas kvar och påverkas inte av bebyggelsen inom planområdet.

Byggnaden kommer också att innebära ökad insyn, men detta bedöms inte vara värre än den insyn som är vanligt förekommande mellan lägenheter och balkonger inom det egna kvarteret.

Byggnaden kommer också att innebära ökad vindpåverkan kring kajen, men den kan minskas genom trädplantering på kajen och genom en väl genomtänkt fasadutformning. Fasadutformningen kommer att studeras vidare i ett så kallat jämförelseförfarande, det vill säga någon form av arkitektävling.

Sammantaget kommer den höga byggnaden att påverka sin omgivning med bland annat ökad skuggning, men så skulle skett även med lägre bebyggelse, om än i lite mindre grad. Med tanke på det centrala läget och att det redan finns inslag av högre byggnader i närområdet kan den bebyggelse som nu föreslås inte betraktas som främmande i stadsbilden. Förändringen i form av skuggbildning med mera bedöms vara sådan som får förväntas i ett utbyggnadsområde som Västra hamnen – relativt tätbebyggt och centralt i staden.

Planbeskrivningen har förtydligats avseende bebyggelsens omgivningspåverkan.

Utformning och klimatpåverkan

Huruvida den höga byggnaden kommer att upplevas som ful eller vacker kommer delvis att vara en fråga om tycke och smak för den enskilde, men kommer också vara en fråga om hur byggnaden de facto utformas och byggs. Avsikten är att inför bygglovet genomföra ett jämförelseförfarande, det vill säga någon form av arkitektävling, för att säkerställa en hög arkitektonisk ambition och kvalitet. Byggnaden berörs också av vissa av de gestaltungsprinciper som arbetats fram inför granskningen av detaljplanen, och har getts ett fotavtryck och proportioner i detaljplanen som ska borge för att byggnaden upplevs som slank.

Frågan om hur den höga byggnadens klimatpåverkan ska minimeras kommer att utredas vidare i kommande processer med jämförelseförfarande och projektering inför bygglov. Många olika sorters lösningar kan vara möjliga. Ett sätt att begränsa miljöpåverkan är att bygga i trä. Detta kräver lite kraftigare bjälklag, vilket bestämmelserna om höjder i detaljplaneförslaget medger, inom samtliga byggrätter inom området. Nockhöjden på den höga byggnaden har dock behövt höjas något efter samrådet för att inte omöjliggöra träbyggnation. Justeringen bedöms inte förändra omgivningspåverkan nämnvärt. I sammanhanget kan nämnas att byggaktörerna som tillsammans äger marken inom området samtliga är anslutna till LFM30 – Lokal färdplan för Malmö 2030, och därmed står bakom uttalandet "Vi ställer oss bakom att Malmö ska ha en klimatneutral bygg- och anläggningssektor senast år 2030. Vi åtar oss därför att stegvis implementera det övergripande målet och löftena i våra egna verksamheter."

Bebyggelsens höjd och omfattning i övrigt

Kommentarer till synpunkter rörande att:

- Bebyggelsens borde anpassas i höjd till omgivande bebyggelse, bland annat längs Dockgatan.
- Bebyggelsen bör inte vara högre än fem våningar, eller högst fyra till sex (+en) våningar.
- Den föreslagna bebyggelsen tar för lite hänsyn till befintlig bebyggelse längs Dockgatan med avseende på vind, sol och skugga.

Planerad bebyggelse längs Dockgatan

Bebyggelsen som föreslås längs Dockgatan har, med undantag för den högre byggnaden längst i norr, sänkts med en våning inför granskningen, jämfört med samrådsförslaget. I stället för sex våningar med en indragen takvåning tillåts bebyggelsen nu utföras i fem våningar med en indragen takvåning, det vill säga motsvarande som på östra sidan om Dockgatan. Avgränsningen av kvarteren har också flyttats tillbaka till den sedan tidigare gällande fastighetsgränsen. Med en 2,0 meter djup förgårdsmark innebär det att bebyggelsen flyttas 1,0 meter västerut jämfört med samrådsförslaget. Förändringen innebär något minskad skuggning av bebyggelsen på östra sidan om Dockgatan samt förbättrade dagsljusförhållanden i de befintliga bostäderna. Att placeringen av byggnader flyttas västerut innebär också att gång- och cykelbana kan byggas ut med rymligare mått och bättre förutsättningar för att bevara ledningar i befintligt läge.

Trots justeringarna kommer den nya bebyggelsens placering och höjd att påverka omgivande bebyggelse i form av bland annat ökad skuggning, jämfört med nuläget, med ett obebyggt område. Påverkan bedöms dock vara sådan som får förväntas i ett utbyggnadsområde som Västra hamnen – relativt tätbebyggt och centralt i staden. Måtten på gatan i förhållande till bebyggelsens höjd bedöms vara vanligt förekommande i denna typ av miljö. Gatans och bebyggelsens orientering ger också förhållandevis gynnsamma ljusförhållanden.

Sedan tidigare detaljplanerad bebyggelse längs Dockgatan

För området söder om det nu aktuella planområdet finns en detaljplan, DP 5297 som vann laga kraft 2015. Detaljplanen möjliggör ett nytt kvarter öster om Polishögskolan, och ytterligare ett sydöst om Ubåshallen. Dessa kvarter kommer att kanta Dockgatan med bebyggelse som tillåts vara 16,5 respektive 21 meter hög i totalhöjd. Utöver detta tillåts indragna takvåningar på 60 % av takytorna. Delar av de ytor som idag är obebyggda och beväxna längs Dockgatans östra sida är alltså sedan tidigare detaljplanerade för bebyggelse, även om detaljplanen ännu inte genomförts i dessa delar.

Trafik och tillgänglighet

Kommentarer till synpunkter rörande att:

- Visionen om att många kommer att cykla är orealistisk, med tanke på elbilens genombrott.
- Den föreslagna exploateringen förvärrar en redan problematisk trafiksituation i Västra hamnen
- Trafikmängderna kommer att öka och leda till sämre trafiksäkerhet, mindre trivsel och negativa konsekvenser för miljön.

En eventuell övergång till elbilar kommer, såsom påtalas i yttrandena, inte att minska trängseln på stadens gator. Elbilar har också en miljöpåverkan, även om den ser annorlunda ut än för bilar drinna av bensin och diesel. Båda dessa aspekter talar för en planeringsinriktning med fokus på platseffektiva färdmedel som kollektivtrafik och cykel.

Planering och förberedelser för olika åtgärder som ska förbättra framkomligheten mellan Västra hamnen och övriga delar av Malmö pågår för fullt. Bland annat ska en ny kollektivtrafikbro anläggas över Varvsbassängen (planerat färdigställande under 2024). Gatunätet och broarna i den sydvästra delen av Västra hamnen kommer också att byggas om framöver för att förbättra framkomligheten. Bland annat kommer Varvsbron breddas och ges en genare sträckning och Skeppsbyggaregatan (Neptunigatans förlängning västerut), den sydligaste delen av Skeppsgatan, Citadellsvägen och delar av Västra Varvsgatan/Mariedalsvägen ska breddas och byggas om. Satsningarna innebär att förutsättningarna för framför allt kollektivtrafikresande och cykling kommer att förbättras framöver och att dessa färdmedel kommer att bli än attraktivare, vilket också innebär att ökningen av antalet biltransporter i området inte blir lika stor som skulle varit fallet utan dessa satsningar.

De nya bostäderna och verksamheterna inom området bedöms inte bidra med någon större trafikökning inom området sett till de totala trafikmängderna.

Gatunätet inom området kommer att utformas så att fordon tvingas hålla låga hastigheter, genom planteringar och annan möblering. I delar är avsikten att utforma gatorna med separata gång- respektive cykelbanor. Kring planområdet, längs Östra Varvsgatan och Dockgatan finns också möjlighet att som oskyddad trafikant röra sig på separat gång- och cykelbana. Sammantaget bedöms förutsättningarna för att röra sig på ett trafiksäkert sätt i området vara goda.

Parkering

Kommentarer till synpunkter rörande att:

- Det råder redan idag brist på parkeringsplatser i området. Situationen kommer att förvärras med den föreslagna exploateringen.

Respektive fastighetsägare ansvarar för att anordna parkering för boende, anställda och besökande till den egna fastigheten. Detta kan ske på den egna fastigheten eller på en annan privat fastighet, och ska ske i enlighet med den politiskt antagna policyn och normen för kommunen. Att och hur parkeringsbehovet löses bevakas i bygglovsskedet. I det fall parkeringsbehovet löses på annan fastighet krävs avtal för detta.

Markparkeringarna inom planområdet är inte knutna till några bostäder eller arbetsplatser i området genom bygglov och/eller avtal om nyttjande. De kan därför antas nyttjas av boende och verksamma i kringområdet, eventuellt i stället för platser som finns tillgängliga på kringliggande fastigheter i underjordiska garage eller parkeringshus.

Eftersom respektive fastighetsägare ansvarar för att anordna parkeringsplatser för fastighetens behov hänvisas de boende, anställda och besökare som nyttjar markparkeringen inom planområdet till den parkering som den "egna" fastighetsägaren anordnar. Parkeringsbehovet knutet till den befintliga förskolan inom området kommer att ersättas av det behov som den nya, större förskolan (numera inom DP 5899) ger upphov till. Detta behov kommer i första hand att tillgodoses genom den markplanering som planeras inom denna detaljplan, samt genom parkeringsplatser som samnyttjas i närliggande parkeringsgarage.

Process och dialog

Kommentarer till synpunkter rörande att:

- En enkät borde skickas ut till alla boende i området för att skapa en bild av vad som behövs för att de som redan bor i området ska vilja bo kvar.
- Det borde tas fram en modell för medborgarinflytande.

Detaljplaneprocessen omfattar två remissrundor – det så kallade samrådet och den så kallade granskningen. Båda dessa är tillfällen då vem som helst kan komma in med synpunkter på förslaget och ha möjlighet att påverka. Synpunkter som kommit in under samrådet och granskningen övervägs under det fortsatta arbetet med detaljplanen och kan leda till förändringar av planförslaget.

Beslut om planuppdrag, samråd samt antagande av en detaljplan fattas i de flesta fall av stadsbyggnadsnämnden, som består av folkvalda representanter. I vissa fall tar nämnden även beslut om granskning. Förutom genom att skicka in synpunkter på en detaljplan under samrådet och granskningen har allmänheten därför också möjlighet att påverka beslut som rör stadsplaneringen och enskilda detaljplaner genom de allmänna val som hålls, men också genom att ta direkt kontakt med politiker.

Planprocessen är mot bakgrund av ovanstående en form av modell för medborgarinflytande, och har bedömts som en relevant process för att inhämta synpunkter i det aktuella ärendet.

Kapitel 3 – Miljöpåverkan

Synpunkter på bedömning av miljöpåverkan

Detaljplanens genomförande har av stadsbyggnadskontoret inte bedömts medföra betydande miljöpåverkan enligt 6 kapitlet 3 § miljöbalken. Invändningar finns mot denna bedömning. Invändningarna redovisas och kommenteras nedan. Stadsbyggnadskontoret står fast vid att ingen *miljöbedömning* krävs.

Följande skrivelser har berört frågan om kommunens bedömning av miljöpåverkan:

Bostadsrättsförening Brf Dockporten på fastigheten Dockporten 8, diarienummer SBN-2021-420-101 (utdrag ur yttrandet, som finns i sin helhet tidigare i detta dokument):

... Man bör även omvärdera att planförslaget i sig ”inte innebär någon påtaglig skada på miljö och hälsa” – med avseende på hur man med skymmande höghus minskar det värdefulla hälsofrämjande offentliga rummet vid havet. Med tanke på den rumsliga miljön, som skapas för de boende kring ett höghus – bör man vara uppmärksam på blåst som kommer potentieras kring ett höghus. Dessa hårda vindar och vindtunnlar som skapas, är inte bekvämt vare sig för de boende som har sina balkonger mot nya huset, eller de som kommer ha sina balkonger i höghuset. Man kan bara ta övriga höghus i Dockan och Västra Hamnen som exempel – BRF Högmasten eller BRF Skonaren med 12 respektive 8 våningar i utsatt läge, och undersöka hur de boende kan nyttja sina balkonger till följd av blåsten som finns i området...

Stadsbyggnadskontorets kommentar:

Denna fråga har utretts och beskrivs i planbeskrivningen under rubriken 3.2 Konsekvenser för miljö och hälsa, samt besvaras under rubriken Samlade kommentarer i detta dokument. Frågan bedöms inte utgöra betydande miljöpåverkan såsom det anses i 6 kapitlet 3 § miljöbalken.

Kapitel 4 - Sammanfattning av ändringar efter samrådet

Med anledning av synpunkter som kommit in under samrådet samt vidare bearbetning inom stadsbyggnadskontoret har nedanstående ändringar gjorts i planhandlingarna. Utöver dessa har diverse mindre redaktionella ändringar gjorts.

Plankarta

- Planområdet har minskats så att den planerade förskolan inte längre ingår i detaljplanen.
- Gränserna och höjdbestämmelserna inom kvarter B (norr om parken) har justerats för att möjliggöra ett u-format kvarter med bebyggelse vänd mot parken.
- Utformningsbestämmelse om radhus och begränsningarna av höjd och djup anpassade efter radhus har utgått från kvarter B.
- Bebyggelsens höjd mot Dockgatan har justerats från sex och en indragen våning till fem och en indragen våning.
- Mot Dockgatan har gränsen mellan kvartersmark och allmän plats skjutits västerut till nuvarande fastighetsgräns (justering på 0,5 meter) och byggrätten har flyttats 1,0 meter västerut.
- För den höga byggnaden har våningsantalet justerats från 15 och en indragen våning till maximalt 16 våningar. Hur den översta våningen utformas i förhållande till övriga delar av byggnaden kommer att studeras inom ramen för den arkitekttävling eller det parallella uppdrag som kommer att genomföras för byggnaden inför bygglag.
- Höjden på bebyggelsen har justerats uppåt något för att underlätta att träkonstruktion kan användas, samt för att inkludera den extra höjd som bestämmelser om lokal i bottenvåningen och lägsta höjd på bottenvåningens undre bjälklag kräver. De angivna högsta nockhöjderna har dock justerats ner för att reglera bebyggelsen exklusive takvåningen, i stället för inklusive takvåningen. Takvåningens högsta höjd regleras separat.
- Gränserna och användningsbestämmelser inom kvarter A i nordväst har justerats och förenklats för att underlätta flexibilitet om kvarteret bebyggs med kontor, men också förtydliga avsikten med placering av eventuellt kontor.
- Bestämmelsen D₁ som möjliggör vårdboende har lagts till inom de byggrätter som också medger kontor.
- Områden markerade med GATA₃ har utgått ur planområdet.
- Bestämmelsen GATA₂ samt P₂ som möjliggjorde underjordisk passage mellan parkeringsgarage har utgått.
- Bestämmelsen GATA₁ har förlängts något ned mot parkens nordvästra hörn för att möjliggöra åtkomst till parkering för rörelsehindrade i kvarter B.
- E-området för nätstation vid förskolans parkering (utanför planområdet) har utökats och justerats i läge. E-områdets definition har ändrats från "Teknisk anläggning" till "Nätstation" respektive "Fjärrkylanläggning".
- Bestämmelsen P₁ om underjordisk parkering samt b₁ som gäller underbyggnad av gård, har tagits bort kvarter A och B, eftersom underjordisk parkering inte längre är aktuell.
- Bestämmelsen skydd₁ om kantskydd har utgått.
- Bestämmelse skyfall₁ som anger att anläggning för fördröjning av skyfall har lagts till i parken.

- Bestämmelse a₁ som innebär att marklov inte krävs för fyllning och schaktning ner till +1,5 meter i RH2000 har lagts till inom parken.
- Bestämmelsen om indragen takvåning har justerats för att möjliggöra större flexibilitet i placeringen av takvåningen.
- Bestämmelse om högsta nockhöjd och våningsantal har kompletterats med att transparent växthus får finnas utöver detta.
- Bestämmelse om att uteplats till enskilda bostäder inte får finnas på förgårdsmark har lagts till för delar av bebyggelsen.
- Bestämmelser om djup, höjd och omfattning av burspråk och balkonger har lagts till.
- Bestämmelse om att balkonger endast får glisas in i fasadliv har lagts till.
- Bestämmelse om att fasader ska utföras i en ljus färgskala har lagts till. Kvarter E i söder är undantaget.
- Bestämmelsen om vilka jordmängder bjälklag ska kunna bära har förenklats till att bara gälla det större jorddjupet som tidigare reglerats i bestämmelse b₁. De grundare jorddjupet bedöms uppnås ändå, med hjälp av grönytefaktorn.
- Grönytefaktorn har justerats för två av kvarteren, för att vara rimligare med utgångspunkt i respektive kvarters förutsättningar.
- Förgårdsmarkens bredd har justerats för delar av bebyggelsen.
- Bestämmelserna om lägsta respektive högsta höjd på bottenvåningens undre bjälklag har justerats.

Planbeskrivning

- Texterna har reviderats med anledning av de justeringar som har gjorts i plankartan.
- Skrivningarna om stadsbyggnadsidé har reviderats för att tydligare knyta an till texterna i Arkitekturstaden, under rubrik 2.1.
- Avsnitt om gestaltungsprinciper har lagts till under rubrik 2.2.
- Skrivningarna om skyfalls- och dagvattenhantering och teknisk försörjning generellt har justerats med anledning av den förprojektering som har gjorts, främst under rubrik 2.10, 3.2 och 4.2.
- Bildexempel från det gestaltungsprogram för allmän plats som tagits fram har lagts in under rubrik 2.5.
- Skrivningarna om avfallshantering har reviderats under rubrik 2.10.
- Skrivningarna om påverkan på vattenkvaliteten har reviderats under rubrik 3.2.
- Information om de kompletterande markundersökningar som gjorts har lagts till under rubrik 3.2.
- Skrivningarna om samhällskonsekvenser har kompletterats med avseende på äldre och särskilda boendeformer under rubrik 3.5.
- Avsnitt om relevanta övriga projekt har justerats med avseende på metro och förbindelse Västra hamnen – Mellersta hamnen under rubrik 3.5.
- Information om eventuell arkeologisk utredning och schaktövervakning har lagts till under rubrik 4.2.
- Information om kajkonstruktionen och tillståndsplikt för detta samt om minskat vattendjup vid kajerna har lagts till under rubrik 4.2.
- Information om gasledning, elledningar i osäkert läge samt krav på tillgänglighet till nät/transformatorstationer har lagts till under rubrik 4.2.
- Information och bedömning kring bortledning av grundvatten under byggnation har lagts till under rubrik 4.2.

- Information om nyttjanderätter och servitut har lagts till under rubrik 5.2.
- Skrivningar om angöring och utrymning har justerats under rubrik 2.9 respektive 4.2.
- Avsnitt om befintlig kringliggande bebyggelse har lagts till under rubrik 5.2.
- Skrivningarna om den befintliga bebyggelsen inom planområdet har reviderats under rubrik 5.2, med anledning av rivningen av den östra hallbyggnaden och att byggnaden numera ligger utanför planområdet.
- Information om riksintresse för totalförsvaret och bedömning av påverkan på riksintresset har lagts till under rubrik 5.3.
- Utöver ovanstående har mindre redaktionella ändringar gjorts.

Stadsbyggnadskontoret

Mikael Ström Remin
Enhetschef

Katarina Jeraeus
Planhandläggare